

Proyecto de Ley N° 4405/2018-C2

La Congresista de la República que suscribe, **LUCIANA LEÓN ROMERO**, integrante de la Célula Parlamentaria Aprista, en ejercicio del derecho de iniciativa en la formación de las leyes que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con lo establecido en los artículos 22° inciso c), 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, pone a consideración el siguiente:

PROYECTO DE LEY

El Congreso de la República,

Ha dado la siguiente Ley:



LEY DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN EL TRANSPORTE

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1°.- Objeto de la Ley.

La presente ley tiene como objeto establecer los principios y lineamientos de políticas públicas sobre movilidad urbana sostenible en el transporte, a fin de recuperar la calidad del espacio urbano y mejorar el desplazamiento de las personas y bienes por las ciudades y centros poblados, garantizando las actividades y servicios vinculados a ésta, de manera sostenible, segura y eficiente; priorizando los medios de transporte que impliquen el menor uso de recursos naturales en salvaguarda de la vida y la salud de la población, así como para la preservación de nuestro medio ambiente.

Artículo 2°.- Ámbito de aplicación.

La presente Ley se aplica en todo el territorio nacional y sus disposiciones son de obligatorio cumplimiento para las entidades públicas y privadas; así como para la población en general.

Artículo 3°.- Movilidad Urbana Sostenible.

Es el conjunto de estrategias y medidas orientadas a recuperar la calidad del espacio urbano y mejorar el desplazamiento de las personas y bienes;

favoreciendo los modelos de transporte que generen menor impacto ambiental y económico a los ciudadanos y al país.

Artículo 4º.- Principios de la Movilidad Urbana Sostenible en el Transporte.

La movilidad urbana sostenible en el transporte se sustenta en los siguientes principios:

- 4.1. Promoción del Desarrollo Humano: Todo proceso estatal debe satisfacer necesidades y a la vez cumplir metas y objetivos, que permitan considerar a la persona humana como eje fundamental de las políticas de movilidad urbana y de planificación de las ciudades, a efectos que puedan convivir armónicamente con los sistemas de transporte existentes y el medio ambiente.
- 4.2. Protección del medio ambiente: El Estado debe propiciar la reducción y/o mitigación de las emisiones contaminantes y otros impactos negativos producto de la actividad del transporte y tránsito terrestre.
- 4.3. Sostenibilidad: Se debe garantizar un servicio de transporte terrestre con eficiencia ambiental y social, con la finalidad de proteger la salud y economía de los ciudadanos.
- 4.4. Accesibilidad: Las poblaciones vulnerables deben acceder a todos los medios y servicios de transporte en igualdad y equidad de condiciones, sin discriminación ni exclusiones.
- 4.5. Eficiencia: Se debe asegurar desplazamientos diligentes con tiempos de viaje y costos eficientes y sostenibles.
- 4.6. Jerarquía: El Estado debe privilegiar los modos de transporte más eficientes, priorizando al peatón y el transporte masivo no motorizado y/o no contaminante.
- 4.7. Integración: Los diversos modos de transporte y sus servicios complementarios deben propiciar su interconexión entre sí, como parte de un sistema único integrado en materia económica, tecnológica, tarifaria y operacional.
- 4.8. Razonabilidad en la cobertura: El Estado debe garantizar que los medios de transporte se extiendan a todos los sectores de la población en correspondencia a sus necesidades de viaje y economía familiar.
- 4.9. Seguridad: Las acciones y/o medidas dadas por el Estado deben asegurar una permanente colaboración y coordinación en materia de

prevención de accidentes de tránsito y sus consecuencias.

- 4.10. Articulación territorial y desarrollo urbano: Las políticas de movilidad deben interrelacionarse y complementarse con las políticas de planificación y desarrollo urbano, ordenamiento territorial, seguridad ciudadana, inversión pública y otras que resulten aplicables.
- 4.11. Capacidad Empresarial: Las empresas que obtengan títulos habilitantes para prestar el servicio de transporte terrestre regular y/o sus servicios complementarios afines, deben contar con solvencia económica y técnica para el inicio de sus operaciones, de acuerdo a la normativa vigente en la materia.

Artículo 5º.- Rectoría y Competencias.

- 5.1. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), es el ente rector en materia de movilidad urbana en el transporte. Establece los lineamientos y/o parámetros para la elaboración de los Planes de Movilidad Urbana, Planes Reguladores de Rutas, Planes de Operación y Planes de Desarrollo Logístico, por parte de los gobiernos locales, según corresponda; así como otras normas reglamentarias de alcance nacional sobre movilidad urbana sostenible; y las que establezca el reglamento de la presente Ley.
- 5.2. Las Municipalidades Provinciales tienen las siguientes competencias en materia de movilidad urbana en el transporte:
 - 5.2.1. Normativa: Emitir normas de acuerdo a sus competencias en materia de transporte en el marco de lo señalado por la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.
 - 5.2.2. Gestión: Otorgar concesiones y autorizaciones para prestar el servicio regular y no regular de transporte urbano de personas; así como las habilitaciones vehiculares, de conductores e infraestructura complementaria en dichas materias.
 - 5.2.3. Planificación: Adecua e implementa los Planes de Movilidad Urbana, Planes Reguladores de Rutas, Planes de Operación y Planes de Desarrollo Logístico para organizar el transporte urbano de sus localidades, de acuerdo a los lineamientos y/o parámetros establecidos por el ente rector en la materia.

- 5.2.4. Supervisión y Fiscalización: Verificar el cumplimiento de los planes y normas en materia de movilidad urbana en el transporte, así como establecer infracciones e imponer sanciones dentro de su ámbito de competencia en dicha materia.

TÍTULO II

CONSEJO NACIONAL DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN EL TRANSPORTE

Artículo 6°.- Creación del Consejo Nacional de Movilidad Urbana Sostenible en el Transporte.

Autorícese al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) la creación del Consejo Nacional de Movilidad Urbana Sostenible en el Transporte, en un plazo no mayor de noventa (90) días hábiles posteriores a la publicación de la presente ley, bajo responsabilidad funcional.

Artículo 7°.- Naturaleza del Consejo Nacional de Movilidad Urbana Sostenible en el Transporte.

El Consejo Nacional de Movilidad Urbana Sostenible en el Transporte es el órgano técnico especializado adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), encargado de articular y coordinar acciones en materia de movilidad urbana con los gobiernos locales, según corresponda; a través de asesorías y capacitaciones técnicas; convocar la participación y colaboración de entidades de la actividad pública y privada, nacionales y extranjeras, vinculadas a la materia; así como promover, organizar eventos tales como cursos, capacitaciones sobre prevención de accidentes de tránsito, realizando campañas que promuevan nuevos hábitos de movilidad; entre otras funciones que serán establecidas en el reglamento de la presente Ley.

Artículo 8°.- Composición del Consejo Nacional de Movilidad Urbana Sostenible en el Transporte.

El Consejo Nacional de Movilidad Urbana Sostenible en el Transporte está conformado por:

- a) Un (01) miembro propuesto por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien lo preside;
- b) Un (01) miembro propuesto por el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento;
- c) Un (01) miembro propuesto por el Ministerio de Economía y Finanzas;
- d) Un (01) miembro propuesto por el Ministerio del Ambiente;
- e) Un (01) miembro propuesto por el Ministerio de Energía y Minas;
- f) Un (01) miembro propuesto por el Ministerio del Interior; y,
- g) Un (01) miembro propuesto por el Ministerio de Educación.

Los miembros del Consejo Nacional de Movilidad Urbana Sostenible en el Transporte tienen la obligación de asistir de forma personal a las sesiones del Consejo. Esta función es indelegable y en calidad de ad honorem.

El Consejo Nacional de Movilidad Urbana Sostenible en el Transporte, previa convocatoria de su Secretaria Técnica, se reúne de manera obligatoria cuatro (04) veces al año como mínimo, pudiendo sesionar de forma extraordinaria las veces que sea necesario cuando la mayoría de sus miembros lo solicite.

La Secretaria Técnica estará a cargo de funcionario designado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC).

La concurrencia a las sesiones podrá ser materia de fiscalización por parte del Congreso de la República.

Artículo 9°.- Participación Ciudadana.

El Consejo Nacional de Movilidad Urbana Sostenible en el Transporte implementará instrumentos que permitan la participación ciudadana en los asuntos de su competencia, bajo responsabilidad funcional.

TÍTULO III PLANES

Artículo 10°.- Planes de Movilidad Urbana para el transporte.

Los planes de movilidad urbana son instrumentos de gestión, que determinan el tipo de sistema integrado de transporte que requiere cada ciudad de acuerdo a sus características geográficas, número de habitantes, configuración del mercado,

entre otras; priorizando a las personas y los modos de transporte más eficientes, sostenibles y ecoamigable; desarrollando medidas encaminadas a resolver aspectos técnicos, económicos, ambientales y sociales de la movilidad urbana para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos; de acuerdo a los lineamientos y/o parámetros establecidos por el ente rector.

Artículo 11°.- Planes Reguladores de Rutas.

Los planes reguladores de rutas determinan el itinerario y recorrido de las mismas, fijan los criterios de ubicación para evitar las superposiciones y las codifica para licitarlas en concordancia a los requerimientos, necesidad y demanda del servicio de transporte; de acuerdo a los lineamientos y/o parámetros establecidos por el ente rector.

Artículo 12°.- Planes de Operación.

Los planes de operación se diseñan una vez definidas las rutas, teniendo en consideración la cantidad de usuarios que demandan el servicio, el número de unidades de transporte requeridas, la calidad y condiciones técnicas de los vehículos, así como los deberes y obligaciones de los operadores de transporte regular y otras que se determinen en el reglamento de la presente ley; de acuerdo a los lineamientos y/o parámetros establecidos por el ente rector.

Artículo 13°.- Planes de Desarrollo Logístico

Los planes de desarrollo logístico contienen acciones necesarias para la promoción de los servicios de logística del transporte de bienes o mercancías, determinando las necesidades para el desarrollo de las plataformas logísticas en concordancia con las necesidades del sistema integrado de transporte en una ciudad, según corresponda; de acuerdo a los lineamientos y/o parámetros establecidos por el ente rector.

Artículo 14°.- Responsabilidad de las Municipalidades Provinciales

Los gobiernos locales están obligados a adecuar e implementar los planes contenidos en el presente título, según corresponda; en concordancia con la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, y otras normas conexas, bajo responsabilidad funcional.

TÍTULO IV

SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE - SIT

Artículo 15°.- Promoción de los Sistemas Integrados de Transporte - SIT

La Movilidad Urbana Sostenible tiene como objeto promover la implementación de los Sistemas Integrados de Transporte (SIT) en las ciudades que, por su volumen poblacional, por la demanda de viajes y por la configuración de su mercado, requieren aplicar modelos de integración en su transporte.

Artículo 16°.- Naturaleza

Los Sistemas Integrados de Transporte (SIT) articulan de manera interconectada y jerarquizada los diversos modos de transporte de personas y bienes existentes a nivel nacional, integrando de manera eficiente la infraestructura física, operacional y tarifaria, a fin de facilitar desplazamientos seguros, sostenibles y ecoamigables, que garanticen a los usuarios la posibilidad de movilizarse con altos estándares de calidad, accesibilidad y cobertura en todo el territorio nacional.

Artículo 17°.- Componentes de los Sistemas Integrados de Transporte - SIT

Los Sistemas Integrados de Transporte (SIT) tienen los siguientes componentes:

- 17.1 Componente Institucional: La autoridad municipal de cada jurisdicción pone toda su organización, recursos humanos, logísticos y presupuestales a disposición de los Sistemas Integrados de Transporte (SIT), de acuerdo a sus funciones y competencias reguladas en la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.
- 17.2 Componente Tecnológico: Son el conjunto de recursos técnicos, equipos y/o instrumentos, así como los centros de gestión, control y monitoreo tecnológico necesarios para la prestación del servicio de transporte urbano de personas y/o bienes.
- 17.3 Componente Prestacional: Está constituido por los servicios de transporte que se presta en cada jurisdicción provincial, tales como:
 - 17.3.1. Los servicios de transporte de personas y bienes, ofrecidos a través de los distintos medios de transporte y bajo cualquier modalidad.
 - 17.3.2. Las actividades privadas de transporte terrestre escolar, de taxi, de personal y turístico que se prestan dentro de los

ámbitos urbanos de cada ciudad.

17.3.3. El transporte peatonal y no motorizado respecto de los cuales cada Municipalidad cumple un rol promotor, por tratarse de modos de transporte eficientes dentro de la jerarquía de movilidad, así como un rol de coordinación con las demás autoridades responsables de dichas actividades.

17.3.4. Servicios complementarios al transporte, son aquellos que, sin constituir la prestación de un servicio o la realización de una actividad de transporte terrestre, coadyuva de manera complementaria a la prestación o realización de los mismos, a cambio de una contraprestación.

17.4 Usuarios: Son las personas naturales que utilizan el servicio de transporte terrestre que se presta en el territorio nacional.

17.5 Infraestructura: Son las instalaciones y/o medios necesarios para la prestación del servicio de transporte de personas y bienes; así como de sus servicios complementarios.

Artículo 18°.- Gradualidad de la implementación

Los gobiernos locales dispondrán gradualmente el diseño e implementación de los sistemas integrados de transporte (SIT) en sus jurisdicciones, en función a los lineamientos y plazos recogidos en la presente ley y su reglamento.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

ÚNICA.- De las autorizaciones.

Las municipalidades provinciales hasta que no implementen sus planes de rutas u otras conexas, otorgarán transitoriamente autorizaciones para prestar el servicio de transporte público de personas por un plazo no mayor de tres (03) años.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. – Implementar el Observatorio de Movilidad Urbana Sostenible

El Consejo Nacional de Movilidad Urbana Sostenible en el Transporte en un plazo no mayor de sesenta (60) días calendario de constituido, implementará el Observatorio de Movilidad Urbana Sostenible, como una plataforma virtual que brinda información y conocimiento al Estado Peruano y la sociedad civil sobre los avances, estado situacional y retos de la movilidad urbana en el Perú.

SEGUNDA.- Aprobación de Parámetros

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), en un plazo no mayor de 90 (noventa) días calendario desde la publicación de la presente Ley, aprueba los lineamientos y/o parámetros de los Planes de Movilidad Urbana, Planes Reguladores de Rutas, Planes de Operación y Planes de Desarrollo Logístico, previstos en el Título III precedente, bajo responsabilidad funcional.

Los gobiernos locales adecuan e implementan los referidos planes en un plazo no mayor de doce (12) meses contados desde la aprobación de los lineamientos y/o parámetros dados por el ente rector.

TERCERA.- Aplicación supletoria

La presente ley no se contrapone ni modifica la Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, ni la Ley 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible; aplicándose supletoriamente o en caso de vacío legal en materia de movilidad urbana en las jurisdicciones de Lima y Callao.

CUARTA.- Informe al Congreso

El Ministro de Transportes y Comunicaciones (MTC) informa anualmente ante la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, los avances del cumplimiento de la presente Ley.

QUINTA.- Política Nacional

En el plazo máximo de ciento veinte (120) días hábiles, luego de publicada la presente ley, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) aprobará la política nacional en materia de movilidad urbana sostenible en el transporte.

SEXTA.- Reglamentación.

Dentro del plazo de noventa (90) días calendario, contados desde la fecha de publicación de la presente ley, el Poder Ejecutivo aprueba la norma reglamentaria correspondiente, mediante decreto supremo refrendado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

SEPTIMA.- Derogación

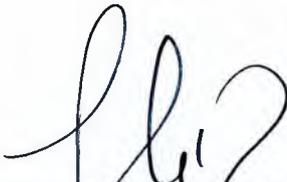
Derógase o déjase sin efecto todas las normas que se oponga a la presente ley.

OCTAVA.- Vigencia de la ley.

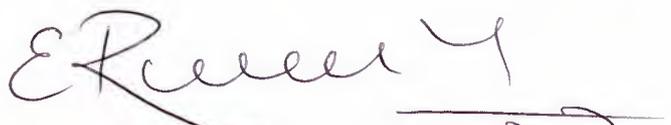
La presente le entra en vigencia el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial "El Peruano".

Comuníquese al Señor Presidente de la República para su promulgación.

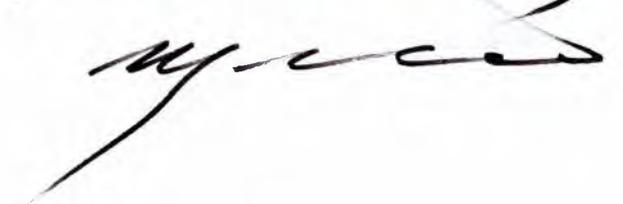
Lima, 14 de mayo del 2019


LUCIANA LEÓN ROMERO
Congresista de la República




Elias Rodríguez

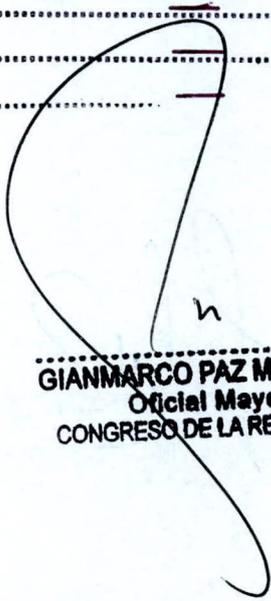

VERA SOLER


MAURICIO MULDER BEDOYA
CONGRESISTA DE LA REPUBLICA


CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, ...31... de ...Mayo... del 2019...
Según la consulta realizada, de conformidad con el
Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la
República: pase la Proposición N° 4405 para su
estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de
TRANSPORTES Y COMUNICACIONES -

.....
.....
.....



h

GIANMARCO PAZ MENDOZA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTACIÓN.

La problemática de nuestro transporte urbano tiene como antecedente la política de desregulación que existió hace casi 40 años atrás; medida establecida como consecuencia de la grave crisis económica que existía en nuestro país; implementada con la intención de abrir el mercado de transporte para que los peruanos tengan mayores facilidades de adquirir vehículos a bajos costos.

Estos vehículos, en su gran mayoría, eran considerados de segundo uso o chatarra en sus países de origen -por no cumplir con las normas fundamentales de seguridad y protección del medio ambiente-, lo que ocasionó que nuestro parque automotor se atiborre de automóviles antiguos y en malas condiciones.

Asimismo, las facilidades para adquirir unidades a precios accesibles, trajo como consecuencia, una sobreoferta del servicio de transporte, debido a las diversas empresas "cascaron" que se constituyeron para hacerse de las autorizaciones de rutas; limitándose a afiliar combis y/o coaster -puesto que no contaban con flota propia-; cobrando por la circulación diaria de las rutas, sin tener un control sobre el personal que daba el servicio de transporte: choferes y cobradores, quienes no contaban con derechos laborales y tenían un trato violento contra el usuario; por lo que el servicio que brindaban era considerado deficiente y de muy mala calidad.

Debido a este incremento de la oferta del servicio de transporte, se abrieron nuevas rutas, muchas de ellas implementadas sin un análisis técnico previo que indique el itinerario y recorrido adecuado que debían seguir dichas rutas; ocasionando, tan solo, desorden y congestión vehicular.

Igualmente, la gran fuerza laboral desempleada (de los años 80 y 90) advirtió en el servicio de transporte la posibilidad de generar ingresos económicos; generando, a su vez, que las autoridades flexibilizaran los requisitos para adquirir licencias de conducir; por lo que cualquier persona, sin conocimientos sólidos de las reglas de tránsito, pudieron adquirir fácilmente las mismas; situación que abrió las puertas a nuevos modos de transporte como el taxi, colectivos y combis; un transporte de "micro transportación".

Todos estos factores contribuyeron a que se genere el caos y tráfico vehicular que hoy padecemos; haciendo que el servicio de transporte sea considerado inseguro, incomodo, inaccesible y de baja calidad, tal como se detalla a continuación:

a) Incremento del Parque Automotor.

Como hemos señalado líneas arriba, la política de desregulación en el transporte, ocasionó un incremento descontrolado de nuestro parque automotor; con vehículos -en su gran mayoría- de segundo uso; generando contaminación ambiental y sonora, sobreoferta del servicio de transporte, congestión vehicular, en otros.

Así, por ejemplo, a diciembre del 2015 el parque automotor de Lima y Callao ascendió a un millón y medio de unidades¹, aproximadamente; es decir, hubo un incremento de 16,2% de vehículos en los últimos diez años, tal como se muestra en el siguiente cuadro:

CUADRO N° 01
PARQUE AUTOMOTOR DE LIMA Y CALLAO

Clase de vehículo	2005	2015
Camiones	115,576	112,548
Ómnibus	47,788	49,470
Camionetas (pick up, rurales y panel)	330,666	418,018
Automóviles	673,647	777,513
Station wagon	227,338	258,131
Total	1'395,015	1'615,680

Fuente: INEI. Sistema Estadístico Nacional. Compendio Estadístico Perú 2016.

En el 2017, según estadísticas consignadas en el Informe Anual "Parque vehicular en la Comunidad Andina 2008-2017"², nuestro parque automotor -en los últimos cinco años- creció 1,1 puntos porcentuales al aumentar de 25,6% en el año 2013 a 26,7% en el año 2017.

Asimismo, la tasa de crecimiento promedio anual de vehículos fue de 10,8% superior a otros países como Ecuador con 9,5%, Colombia con 9,4% y Bolivia con 8,8%. Siendo Perú y Ecuador los países con mayor incremento de unidades vehiculares por cada mil habitantes, pasando en el

¹ INEI. Sistema Estadístico Nacional. Compendio Estadístico Perú 2016. Tomo II. Julio de 2016. Pág. 1265.

² Ver: file:///C:/Jenny%20%20LLR%202019/2019/Proyectos%20de%20Ley/Ley%20de%20Movilidad/Parque%20automotor%20comunidad%20andina.pdf

caso de nuestro país de 175,0 en el año 2016 a 188,7 en el 2017, lo que equivale a un incremento de 13,7 de vehículos por cada mil habitantes, siendo los medios de transporte más demandados:

CUADRO NRO. 2
PARQUE VEHICULAR POR TIPO DE VEHÍCULO, 2016-2017
(Miles de vehículos)

Tipo de vehiculo	2016	2017
Vehiculo automotor menor	2851	3220
Automóvil o Station Wagon	1570	1657
Camioneta, pick up y panel	327	337
Camión	213	218
Camioneta rural o microbus o minibus	365	380
Omnibus	80	83
Unidades de carga no motorizadas	62	66
Tracto-Camión	44	45
Otros	0	0
Total	5512	6006

Fuente: Comunidad Andina
Elaboración: Despacho Congresista Luciana León

Al respecto, la Fundación Transitemos³, señala que existen, "(...) muchas más unidades de transporte que las necesarias y mal distribuidas. Aclara la fundación que solo se requieren 17 mil hoy; sin embargo, operan –mal– 35 mil, entre combis, coasters y buses (...)"; de los cuales "(...) el 53% de los vehículos de transporte público tiene más de 20 años de antigüedad y que el 41% de estos son camionetas rurales, la fundación resalta que hay un sobreconsumo en combustible de S/.21 mil millones al año (...)".⁶ Es decir, sobrepasando la capacidad que tienen nuestras ciudades para albergar vehículos, los mismos que no se renuevan adecuadamente.

b) Contaminación ambiental.

El incremento del parque automotor trajo como consecuencia mayor contaminación ambiental al emitirse más emisiones de CO₂, provenientes de la combustión vehicular; produciéndose, a su vez, altos índices de contaminación en la atmósfera; representando para el 72.8% vecinos del Callao y el 70.9% de limeños, uno de los principales causantes del problema ambiental que hoy vivimos, como se podrá observar en el siguiente cuadro:

³ Ver en: <http://www.transitemos.org/wp-content/uploads/2016/05/Transitemos-Propuesta-Autoridad-Unica-de-Transporte-y-Movilidad-AUTRAM.pdf>, (pg.11).
⁴ Ver en: <https://elcomercio.pe/economia/peru/accidentes-transito-le-cuestan-s-47-millones-lima-192900>
⁵ Ver en: <https://elcomercio.pe/economia/peru/accidentes-transito-le-cuestan-s-47-millones-lima-192900>

CUADRO NRO. 3
CONTAMINACIÓN AMBIENTAL POR EMISIONES DE DIÓXIDO DE CARBONO

Transporte de personas	Emisiones de Dióxido de Carbono Per Carpita
Avión	380 g/km
Auto clase media	150 g/km
Ferrocarril	40 g/km
Bus Interprovincial	0 g/km
Bicicleta	0 g/km
Caminar	0 g/km

Fuente: Municipalidad Metropolitana de Lima – 16 aportes de expertos internacionales para hacer de Lima una ciudad para todos.

Del mismo modo, se advierten altos índices de contaminación sonora, producto del ruido ocasionado por el tráfico vehicular y bocinas de los autos que circulan a diario en nuestras pistas. Lo que afecta a nuestro medio ambiente y la salud de los usuarios, perjudicándolos seriamente; llegando a producirles estrés, depresión, pérdida de la audición, problemas de sueño, irritabilidad, entre otros. A continuación presentamos un cuadro con los distritos que registran mayor nivel de presión sonora en Lima:

CUADRO NRO. 4
RÁNKING DE LOS DIEZ PUNTOS CON MAYOR NIVEL DE PRESIÓN SONORA (DBA) EN LA PROVINCIA DE LIMA.

N°	DISTRITO	PUNTO DE MEDICIÓN		DESCRIPCIÓN	ZONA DE APLICACIÓN	LAEQ.T (DBA)
		COD. RENIEC	COD. OEFA			
1	El Agustino	140135; RUI-01	1369; RUI-01	Av. José Carlos Mariátegui con Jr. 1º de Mayo	Comercial	84,9
2	Santiago de Surco	140130; RUI-05	1358; RUI-05	Av. Javier Prado con Av. Manuel Holguín ⁹¹	Protección Especial	84,5
3	Ate	140103; RUI-04	1372; RUI-04	Ciudad Central con calle La Estrella	Comercial	84,3
4	San Martín de Porres	140126; RUI-01	1375; RUI-01	Panamericana Norte frente a la Municipalidad distrital de San Martín de Porres	Comercial	83,0
5	Lurigancho - Chosica	140112; RUI-06	1340; RUI-06	Av. Las Torres con vía de acceso a Carapongo	Comercial	82,7
6	El Agustino	140135; RUI-07	1369; RUI-07	Av. Riva Agüero cuadra 13 (altura de la municipalidad distrital de El Agustino)	Comercial	82,3
7	Carabaylo	140105; RUI-03	1379; RUI-03	Av. Marino Reyna con Av. Túpac Amaru	Comercial	82,2
8	San Juan de Miraflores	140136; RUI-04	1351; RUI-04	Av. Los Héroes con Av. San Juan	Comercial	81,9
9	Santiago de Surco	140130; RUI-06	1358; RUI-06	Av. Santiago de Surco con Av. Próceres	Comercial	81,8
10	Breña	140104; RUI-02	1366; RUI-02	Av. Arica con Plaza Francisco Bolognesi	ZTE	81,6

Fuente: Estudio realizado en el 2015 por la OEFA.

Por ello, existe una relación de causa efecto, entre el transporte y la salud pública, estando relacionados debido a que el primero afecta directamente nuestra salud; en tal sentido, "(...) se debe considerar medidas y políticas



de gobierno que garanticen una mayor fluidez del tráfico, modernizar y disminuir el parque automotor, establecer mapas acústicos para identificar las zonas donde existen mayor exposición al ruido ambiental, controlar a las construcciones o industrias con el uso estratégico de paneles acústicos (...)”⁶; por lo que es necesario atender con **carácter de urgente** la problemática del transporte urbano a fin de proteger nuestro medio ambiente y la salud de los peruanos.

c) Tiempos de viajes excesivos.

Lima, ocupa el cuarto lugar en Sudamérica donde las personas demoran más tiempo para transportarse de un lugar a otro; a sus habitantes les demanda 44 minutos aproximadamente trasladarse desde su punto de partida a su centro de labores.

El 35.1% de las personas que tienen que movilizarse por motivos laborales o de estudios en nuestra capital, señalan que en comparación al año 2017, los tiempos de viaje aumentaron.

El 56.3% de limeños señalaron que les toma 16 a 60 minutos aproximadamente llegar a su centro de labores o estudios; al 25.5% le demanda más de 1 hora y solo al 19.6% les toma 15 minutos aproximadamente. Porcentajes parecidos para el Callao como se detalla a continuación:

**CUADRO N° 5
TIEMPO QUE DEMANDA A UN CIUDADANO TRASLADARSE DESDE SU CASA HASTA SU CENTRO DE LABORES O ESTUDIOS EN LIMA Y CALLAO, 2018**

	LIMA				CALLAO			
	2018	A/B	C	D/E	2018	A/B	C	D/E
0 - 15 minutos	19.7%	14.6%	20.4%	29.8%	19.6%	16.1%	16.3%	38.7%
16 - 30 minutos	22.6%	23.6%	21.6%	21.7%	21.6%	25.3%	20.9%	12.9%
31 - 45 minutos	13.6%	17.4%	11.9%	8.1%	14.7%	12.6%	17.4%	12.9%
46 - 60 minutos	20.1%	21.1%	20.6%	16.6%	18.6%	21.8%	16.3%	16.1%
1 a 1:30 horas	17.0%	16.4%	19.2%	14.9%	16.7%	17.2%	18.6%	9.7%
1:30 a 2 horas	5.1%	5.3%	5.2%	4.7%	3.9%	3.4%	5.8%	0.0%
2 a 3 horas	1.9%	1.6%	1.0%	4.3%	4.4%	2.3%	4.7%	9.7%
3 a 4 horas	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	1.1%	0.0%	0.0%

Fuente: "Lima como vamos 2018"

Lo cual se agrava, si tenemos en cuenta que este tiempo se incrementaría de 44.9 a 64.8 minutos promedio al 2025, si no se establecen nuevas políticas de movilidad urbana.

⁶ Ver en: <https://diariocorreo.pe/edicion/lima/a-contaminacion-sonora-y-los-serios-danos-que-provoca-en-tu-salud-808421/>

Generándose -entre otros- grandes niveles de insatisfacción en la población; por ejemplo, "(...) Se estima que solo en Lima y Callao un ciudadano cualquiera pierde 8 años de su vida al movilizarse de un lado a otro de la ciudad. Esto en dinero equivale más o menos, de acuerdo con el Banco Mundial, a pérdidas por US\$500 millones al año (...)”⁷; perjudicándose no solo la salud de nuestros ciudadanos sino también su economía, por el presupuesto que deben disponer para solventar los trasbordos o servicio privado (taxi) a fin de llegar a tiempo a sus centros laborales o de estudios.

Esto lo vemos también en otras ciudades de nuestro país, como en Piura donde el 35.7% de ciudadanos les demanda entre 30 minutos y más de 2 horas llegar a sus destinos; y en Arequipa al 62.5% les significa trasladarse de un lugar a otro, un promedio de 30 minutos a 1 hora. Siendo la congestión vehicular un problema a nivel nacional.

d) Accidentes de tránsito.

Los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte en nuestro país, teniendo el Perú una de las más altas tasas de mortalidad en América Latina (15.9 por cada 10,000 habitantes); en cambio, Colombia registra un 15.6, Argentina 12.6 y Chile 12.3 de muertes por cada 10 mil ciudadanos.

Accidentes de tránsito que han tenido un incremento en los últimos 30 años⁸; registrándose más de 90 mil casos durante el año 2018, lo que significó un crecimiento del 2.14% con relación al año anterior, según estadísticas de la Policía Nacional del Perú.

Siendo las tres principales causas de accidentes de tránsito -con consecuencia de muerte-: i) Imprudencia del conductor (29.37%); ii) exceso de velocidad (28,85%) y consumo de alcohol (7,67%)⁹, según el Ministerio de Salud; donde los departamentos que presentaron mayores accidentes de tránsito durante el año 2018 fueron: Lima con 49,336 casos, La Libertad con 5,646 casos, Arequipa con 5101 casos, Cusco con 4010 casos y el Callao con 3,417 casos.

⁷ Ver en: <http://elcomercio.pe/economia/peru/podra-autoridad-autonoma-solucionar-caos-vehicular-lima-callao-noticia-1677082>

⁸ Según reveló el documento Análisis de las Causas de Mortalidad en el Perú, 1986-2015 elaborado por el Centro Nacional de Epidemiología, Prevención y Control de Enfermedades (CDC Perú) del Ministerio de Salud.

⁹ Ver en: <https://www.gob.pe/institucion/minsa/noticias/19780-muertes-por-accidentes-de-transito-se-incrementaron-en-los-ultimos-30-anos>

CUADRO NRO. 6
ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR AÑO, SEGÚN DEPARTAMENTO, PERIODO 2010-2018

DEPARTAMENTO	AÑO			
	2015	2016	2017	2018
AMAZONAS	381	628	423	362
ANCASH	1697	1531	1973	2061
APURIMAC	531	363	473	818
AREQUIPA	5182	5410	5157	5101
AYACUCHO	1416	970	846	696
CAJAMARCA	1276	1312	1777	2077
CALLAO	3554	3430	3402	3417
CUSCO	4604	3366	3235	4010
HUANCAVELICA	249	295	220	257
HUANUCO	20708	2067	1724	809
ICA	1172	1047	1181	1303
JUNIN	2367	2378	2457	2429
LA LIBERTAD	4853	4704	4604	5646
LAMBAYEQUE	2340	2804	3188	3176
LIMA	53 305	49 304	49 208	49 336
LORETO	394	359	442	279
MADRE DE DIOS	488	608	657	434
MOQUEGUA	573	559	583	509
PASCO	95	44	121	258
PIURA	3 867	3 480	2 303	2 512
PUNO	922	765	968	999
SAN MARTIN	1 168	2 002	1 533	1 343
TACNA	1 142	910	781	983
TUMBES	433	534	462	503
UCAYALI	815	434	450	738
TOTAL	95 532	89 304	88 168	90 056

Fuente: Policía Nacional del Perú
Elaboración: Despacho Congresista Luciana León

Estos son sólo algunos de los factores más importantes que han contribuido a la terrible congestión vehicular que "(...) es un fenómeno recurrente en las ciudades más grandes del mundo. En el Perú, Lima y Arequipa son las más afectadas, aunque también se presenta en otras partes. Este problema afecta tanto a los pasajeros como a la carga de productos comerciales y sus costos incluyen el desperdicio de horas trabajadas, pérdida de tiempo de descanso, pérdida de transacciones comerciales, mayor gasto en combustible, contaminación ambiental, deterioro en la salud, accidentes. Todo ello afecta negativamente la productividad y la competitividad del país. Hace seis años, se calculó que el costo anual de este problema era de mil millones de dólares, solo en la ciudad de Lima. Estimaciones más recientes arrojan cifras de por lo

menos ocho mil millones de dólares, es decir, el 4% del PBI. (...) ¹⁰ (la cursiva, subrayado y negrita son nuestros).

En consecuencia, a fin que nuestra competitividad no se vea afectada, urge resolver los problemas de movilidad y accesibilidad de las personas en las ciudades, tal como lo recomienda la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) en el informe país donde señala que "(...) *la red de transporte no está integrada debido a la inadecuada coordinación entre el gobierno central y los gobiernos locales. Por ejemplo, las líneas del Metro de Lima no han sido proyectadas con planes municipales de transporte (...) ¹¹*", por lo que se requiere de **sistemas integrados de transporte (SIT)** que conecten los diferentes modos de moverse, para reorganizar eficientemente el transporte en nuestro país.

En el siguiente gráfico se puede apreciar los factores y/o causas que nos impiden tener una óptima movilidad urbana en nuestro país:

**GRAFICO 1
FACTORES QUE IMPIDEN TENER UNA ADECUADA MOVILIDAD URBANA EN EL PERÚ**



¹⁰ Ver en: <http://elcomercio.pe/opinion/colaboradores/problema-solucion-sesion-guillermo-moloch-noticia-1896599>.

¹¹ Ver en: <https://rp.pe/lima/obras/como-lograr-un-sistema-de-transporte-integrado-que-beneficie-a-mas-usuarios-noticia-1114080#7s8d6f87>

LA IMPORTANCIA DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

La movilidad se refiere al movimiento físico, incluyendo el viaje realizado a pie, en bicicleta, transporte público, taxi, automóvil particular o cualquier otro modo motorizado. Desplazamientos que deben ser realizados con calidad y para ello deben contar con características especiales que así lo garanticen porque *"(...) movernos con seguridad por nuestras ciudades es nuestro **derecho humano básico**. En la búsqueda de un crecimiento inclusivo, las ciudades deben esforzarse por planificar sobre la base de su fortaleza más importante: la diversidad de sus ciudadanos (...)"*¹². (la cursiva, subrayado y negrita son nuestros).

Pero para que ello sea posible, se debe contar con la participación de todos los actores, puesto que *"(...) es necesario que los distintos sectores gubernamentales y municipios locales asimilen los principios de la movilidad urbana sostenible como la alternativa adecuada para promover mejores ciudades con mayor calidad de vida, siendo necesario adaptar los instrumentos de gestión urbana y del transporte para que prioricen a los peatones, ciclistas y transporte público, y desincentiven el uso del auto privado, al ofrecer alternativas de transporte (...)"*¹³.

En tal sentido, como parte de ese nuevo enfoque de contar con ciudades accesibles, saludables, equitativas, competitivas, sostenibles y eficientes, capaces de renunciar al *modelo urbano* que fomenta el uso indiscriminado del automóvil en detrimento de cualquier otra forma de transporte a nivel nacional¹⁴; hemos impulsado normas que buscan esta transformación de nuestras ciudades, y les permitan dar mayor auge a los criterios de sostenibilidad, eficiencia en la planificación, circulación vial y la protección de nuestro medio ambiente en beneficio de la ciudadanía en general. Así tenemos:

- Ley Nro. 29593, Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promueve su utilización como medio de transporte sostenible, *publicada el 07 de octubre de 2010*, con el objeto que todos los niveles de gobierno promuevan el uso de la bicicleta como medio de transporte seguro y sostenible.

¹² Ver en: <https://www.caf.com/es/conocimiento/visiones/2019/03/hacia-un-transporte-publico-que-garantice-la-seguridad-de-las-mujeres-latinoamericanas/?parent=6377>
¹³ Ver en: http://www.cies.org.pe/sites/default/files/investigaciones/dp_transporte_urbano_sep.pdf
¹⁴ Ver en: <http://www.acervoyucatan.com/contenidos/ciclociudadestomo1.pdf>

- Ley Nro. 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), *publicada el 28 de diciembre de 2018*; con el objetivo de crear una Autoridad Autónoma de Transporte Urbano para Lima y Callao, estableciendo los lineamientos necesarios para el desarrollo de un sistema de transporte público integrado, entre Lima y Callao, orientado a resolver los problemas del tránsito vehicular que existen entre ambas ciudades con sostenibilidad y calidad, en salvaguarda de la seguridad y la salud de los usuarios, así como la protección del medio ambiente y la comunidad en general.
- Ley Nro. 30936 Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, *publicada el 24 de abril de 2019*; con el objeto de fortalecer el uso de la bicicleta y promocionar su utilización como medio de transporte seguro, sostenible, autónomo, popular, inclusivo, económico y no contaminante, a efectos de implementar un sistema público de bicicletas; a fin de fortalecer la seguridad vial, reducir la congestión vehicular y las emisiones de gases contaminantes; para mejorar la salud, la economía y el bienestar físico y/o psíquico de la población.

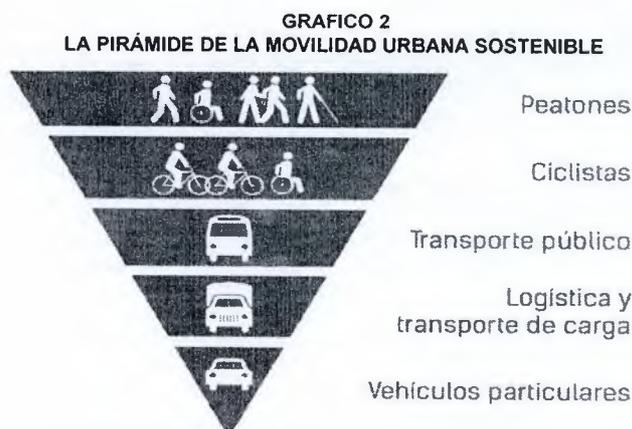
Sin embargo, ante el crecimiento de nuestra población que, para el año 2018, alcanzó los 32'162,184 millones de habitantes¹⁵, donde el 78.2% pertenece al área urbana de nuestro país; concentrándose el 32.2% en Lima Metropolitana, seguidos de Piura con 1 millón 856 mil 809 habitantes (6.3%), La Libertad 1 millón 778 mil 80 habitantes (6.1%), Arequipa 1 millón 382 mil 730 habitantes (4.7%) y Cajamarca con 1 millón 341 mil 12 habitantes (4.6%); y para el año 2030 se estima ascenderá a 37 millones de habitantes y para el 2050 será de 41 millones aproximadamente¹⁶, nos advierte no sólo la prevalencia de lo urbano sobre lo rural, sino también la tendencia que nuestra población seguirá creciendo, así como la posible tugurización en nuestras ciudades; por lo que se requiere fortalecer los servicios públicos, como el transporte y sus servicios complementarios.

¹⁵ Ver en: <https://www.ipsos.com/es-pe/estadistica-poblacional-el-peru-en-el-2018>.
¹⁶ Tomado de Perú 2030: Tendencias Globales y Regionales, CEPLAN, 2017.

En consecuencia, esta iniciativa propone atender el problema de transporte de manera global, a través de la implementación de **principios y lineamientos** de la movilidad urbana sostenible donde ésta sea considerada un derecho de los usuarios para desplazarse libremente y sin restricciones de un extremo a otro en las ciudades; siendo las personas el agente más importante del servicio de transporte; regulando y gestionando este servicio en beneficio de ellos y poniendo a su disposición la infraestructura vial existente o por existir.

Asimismo, esta ley hace un llamado al Estado para que vuelva su mirada al peatón, acabando así, con la tendencia de priorizar el uso del automóvil (e infraestructura); recuperando las ciudades, las vías públicas para las personas y tengan en ella, el escenario para el libre desarrollo de su personalidad. Pues tal como lo describe Nicolás Estupiñán, Ejecutivo Senior del CAF: "(...) *En movilidad, la función de la calle debe rebalancearse para lograr ser más eficiente y más igualitaria. Se trata de asignar el espacio, la infraestructura y los vehículos de una manera más eficiente, que promueva la maximización del uso en función del número de personas que transitan (...)*"¹⁷.

Por lo que se requiere cambiar la visión que daba prioridad a los vehículos privados o de transporte público, para colocar al peatón en la cúspide de la pirámide, teniendo en consideración las necesidades especiales de los usuarios según su edad, sexo, situación social, física y psicológica; entre otros.



Fuente: Plan Integral de Movilidad de la Municipalidad de San Isidro. Imagen vía Plataforma Urbana

¹⁷ Ver en: <https://www.caf.com/es/conocimiento/visiones/2019/01/recuperando-la-funcion-de-la-calle-espacio-publico-movilidad-y-medio-ambiente/?parent=6377>.

Para Mariana Alegre, Coordinadora General de *Lima Cómo Vamos*, esto "(...) responde a la necesidad de diseñar ciudades que sean compactas, densas, crezcan verticalmente y posean un sistema de transporte que facilite las transferencias y promueva los medios más eficientes y menos contaminantes. Además, al **colocar al peatón y al ciclista en la punta de la pirámide**, se les otorga una protección especial, teniendo en cuenta su vulnerabilidad (...)”¹⁸. (la cursiva, subrayado y negrita son nuestros).

Especialistas como José Luis Bonifaz Fernández, Director de la Escuela de Gestión Pública de la Universidad del Pacífico, señala que "(...) una movilidad bien organizada permite la utilización de los espacios acabados, construidos, formales, urbanos, por parte de toda la sociedad; eliminando barreras de acceso. Estas barreras pueden ser físicas (hay mucha falta de respeto al derecho a la Movilidad que tienen las personas discapacitadas), pero también virtuales (las tarifas inasumibles por uso del transporte colectivo, el control o la falta de control social de determinados entornos urbanos) (...)”¹⁹.

El Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), en el documento Observatorio de Movilidad Urbana para América Latina, concluye que "(...) los sistemas de transporte urbano masivo en la región se han convertido en oportunidades para lograr avances importantes en la inclusión de los ciudadanos que habitan en las ciudades (...)”²⁰.

En algunas ciudades de nuestro país, se han implementado sistemas integrados de transporte (SIT) para promover la intermodalidad en sus ciudades; tales como:

- Transportes Metropolitano en **Trujillo (TMT)**, encargada de "(...) los proyectos vinculados al nuevo sistema de Transporte Público Urbano e Interurbano de la Provincia, incluyendo integralmente las fases de estudios y ejecución, integrado por el conjunto de vías, infraestructura complementaria, vehículos y

¹⁸ Ver en: http://www.des.org.pe/sites/default/files/investigaciones/dp_transporte_urbano_sep.pdf

¹⁹ Tomado de "Factores a considerar para garantizar el éxito en la implementación de una reforma de transporte urbano" XX Congreso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y de la Administración Pública, Lima, Perú, 10 - 13 nov. 2015

²⁰ Ver en: <https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/2013/09/que-es-movilidad-urbana/>

*personas cuyos componentes operan de manera coordinada entre sí (...)*²¹

- Sitransporte (SIT) **Arequipa**, destinado a garantizar la operatividad del SIT implementado en la ciudad de Arequipa, a efectos de que éste funcione como una red integrada de servicios de transporte urbano masivo de pasajeros con calidad y amplia cobertura, moderno, limpio, eficiente y económicamente sustentable.

Por lo tanto, es importante promover una política de movilidad urbana sostenible y para ello es necesario capacitar a alcaldes y funcionarios municipales sobre lo que significa la movilidad urbana; no solo para que tengan pleno conocimiento de las acciones que restringen el libre desplazamiento sino también para fortalecer su rol de fiscalización y control sobre los vehículos que circulan por sus pistas y carreteras; entre otros.

En la misma línea, "(...) en Brasil y Chile hay varios ejemplos exitosos de mejoras sustantivas en la organización institucional que han permitido fortalecer y viabilizar la integración de los sistemas. En Sao Paulo (Brasil), la organización institucional permite la cooperación de los diferentes actores y con un billete único han logrado la integración tarifaria y la interoperabilidad de los sistemas (Metros, Corredores de Buses, BRT, Tren Metropolitano). En Belo Horizonte (Brasil) los arreglos institucionales permitieron la integración tarifaria entre el Metro y los Buses con un descuento de 50% para el segundo viaje. En Goiania (Brasil), la organización institucional permitió construir una red metropolitana de transporte colectivo integrada y con tarifa única. En Santiago (Chile), se creó un directorio de transporte público Metropolitano (buses+Metro) y se ha establecido una política fiscal que aprueba los subsidios de largo plazo que equivalen a cerca de la mitad de cada viaje (...)"²²; ciudades que han integrado como parte de sus políticas públicas, a la movilidad urbana sostenible, facilitando el desplazamientos de sus peatones, medios de

²¹ Ver en : <https://www.tmt.gob.pe/pag.php?pag=45&opcion=69df8a6de70cbaed4b61b6fcd851a4cc>

²² Ver en: [http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_ubd.nsf/5835211112CD9AD70525810000592ACD/\\$FILE/guerrgar.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_ubd.nsf/5835211112CD9AD70525810000592ACD/$FILE/guerrgar.pdf)

pago y la implementación de sistemas que permitan la integración de sus redes de transporte.

En la Segunda Conferencia de las Ciudades organizada por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe - CEPAL realizada en octubre del 2018, en la ciudad de Santiago de Chile (Chile), trataron el tema de la Movilidad Segura, Asequible y Sostenible en América Latina y el Caribe; buscando "(...) *mejorar la integración entre la planificación urbana, la gestión, el financiamiento y los sistemas de movilidad y transporte en América Latina y el Caribe para lograr un desarrollo urbano sostenible, como parte del Plan de Acción Regional para la implementación de la Nueva Agenda Urbana (NAU) en la región (...)*"²³. Lo que evidencia que la movilidad urbana sostenible forma parte de la agenda actual de los países de la Región.

Por ello, el nuevo servicio de transporte público deberá desarrollarse en base a una red de transporte eficiente, seguro, sostenible y de calidad, atendiendo las necesidades de cada ciudad; impulsando el transporte no motorizado, teniendo en consideración los derechos de los peatones, ciclistas y personas con limitaciones de movilidad; fomentando, a su vez, la intermodalidad, a través de la implementación de Sistemas Integrados de Transportes locales, que garanticen la integración física, operativa y tarifaria de los distintos medios de transporte, reordenando la circulación vehicular y minimizando impactos negativos en los usuarios para la protección de su salud y recursos económicos-naturales.

Asimismo, debe procurarse la reducción significativa de los accidentes de tránsito, así como del caos y congestión vehicular, desorden, entre otros factores, a través de la adecuación y ejecución de planes de movilidad urbana, planes reguladores de rutas, planes de operación y planes de desarrollo logístico, a efectos de fortalecer los mecanismos de gestión de los gobiernos locales para la administración del transporte público urbano, brindando para ello, asesoría técnica especializada en materia de movilidad urbana sostenible en el transporte.

²³ Ver en: <https://www.cepal.org/es/comunicados/Lograr-sistemas-movilidad-sostenibles-es-esencial-combatir-cambio-climatico-alcanzar>

En síntesis, debe plantearse una propuesta que busque pasar de la cultura del vehículo (infraestructura) al de la priorización del peatón y modos de transporte no motorizados; para que las ciudades dejen de expandirse y organizarse en base a la circulación vehicular; donde se garantice el libre desplazamiento de las personas y su derecho a moverse con seguridad, calidad, eficiencia e inclusión; respetando estándares ambientales, en salvaguarda de la salud, economía de los usuarios y para la protección de nuestro medio ambiente.

Debiendo coincidir la misma (la iniciativa legal) con:

- a) Acuerdo Nacional²⁴, suscrito el 22 de julio del 2002: En relación al transporte público, resalta la imperiosa necesidad de crear mecanismos o establecer lineamientos para diseñar un transporte que atienda las demandas de los usuarios; con especial énfasis de las personas que viven en zonas con mucha población y en zonas rurales.
- b) Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2021, aprobado por Decreto Supremo N° 054-2011-PCM: Que en materia de transporte busca formalizar la prestación del servicio de transporte y potenciar las capacidades técnicas de los gobiernos locales, para tener ciudades más sostenibles²⁵.
- c) Política Nacional de Transporte Urbano, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2019-MTC: Cuyo objetivo principal es dar los lineamientos necesarios para que los gobiernos locales encargados de gestionar el transporte urbano, orienten su desempeño en base a una política pública²⁶.
- d) Recomendaciones de la Organización para la Cooperación del Desarrollo Económico – OCDE: En atención al "Programa país de la OCDE con Perú" suscrito por nuestro país, que en su artículo 3 señala: *"(...) analiza las políticas de transporte en el Perú a la luz del progreso internacional en el diseño de políticas más efectivas, y que puedan materializar un mayor valor social y económico como producto de las inversiones en*

²⁴ Ver en: <https://acuerdonacional.pe/>

²⁵ Ver en: https://www.ceplan.gob.pe/wp-content/uploads/2016/01/estado_soberano_y_nacion_milenaria_multicultural_y_mega.pdf

²⁶ Ver en: <https://gestion.pe/peru/publican-decreto-supremo-aprueba-politica-nacional-transporte-urbano-ndc-263782>

transporte ... proporciona recomendaciones para la incorporación de una visión más comprehensiva en la conectividad dentro de la planificación del transporte y el marco de evaluación del Perú(...)"²⁷.

PROPUESTA DE LA NORMA

La presente iniciativa legal, propone:

- Como objeto establecer los principios y lineamientos de políticas públicas sobre movilidad urbana sostenible en el transporte, a fin de recuperar la calidad del espacio urbano y mejorar el desplazamiento de las personas y bienes por las ciudades y centros poblados, garantizando las actividades y servicios vinculados a ésta, de manera sostenible, segura y eficiente; priorizando los medios de transporte que impliquen el menor uso de recursos naturales en salvaguarda de la vida y la salud de la población, así como para la preservación de nuestro medio ambiente.
- Respecto a su ámbito de aplicación, señala que será de obligatorio cumplimiento para todas las entidades públicas y privadas; así como para la población en general, en todo nuestro territorio nacional.
- En cuanto a los principios de la movilidad urbana sostenible, menciona los siguientes:
 - a) Promoción del Desarrollo Humano;
 - b) Protección del medio ambiente;
 - c) Sostenibilidad;
 - d) Accesibilidad;
 - e) Eficiencia;
 - f) Jerarquía;
 - g) Integración;
 - h) Razonabilidad de la cobertura;

²⁷ Ver en: <http://www.oecd.org/countries/peru/presentacion-de-cuatro-informes-de-la-ocde-sobre-el-peru.htm>

- i) Seguridad;
 - j) Articulación territorial y desarrollo urbano; y,
 - k) Capacidad Empresarial.
-
- En relación a las competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), se establece que será ente rector en materia de movilidad urbana en el transporte; debiendo, para ello, determinar los parámetros mínimos que deben tener los Planes de Movilidad Urbana, Planes Reguladores de Rutas, Planes de Operación y Planes de Desarrollo Logístico por parte de los gobiernos locales, según corresponda; así como otras normas reglamentarias de alcance nacional sobre movilidad urbana sostenible; entre otras que establezca el reglamento de la presente Ley.

 - Por su parte, las municipalidades provinciales, de acuerdo a sus competencias y responsabilidades directas, tendrán -en materia de movilidad urbana- competencias normativas, que permitan desarrollar la política nacional de transporte urbano en sus jurisdicciones en concordancia con la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades; de gestión, otorgando concesiones y autorizaciones para prestar el servicio regular y no regular de transporte urbano de personas, habilitaciones vehiculares, de conductores e infraestructura complementarias; de planificación, a través de la cual adecuarán e implementarán Planes de Movilidad Urbana, Planes Reguladores de Rutas, Planes de Operación y Planes de Desarrollo Logístico, para organizar el transporte urbano de su localidad de acuerdo a los lineamientos y/o parámetros establecidos por el ente rector; y de Supervisión y Fiscalización, verificando el cumplimiento de los planes y normas en materia de movilidad urbana en el transporte, así como establecer infracciones e imponer sanciones dentro de su ámbito de competencia en dicha materia.

 - Por otro lado, se autoriza al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) la creación del Consejo Nacional de

Movilidad Urbana Sostenible en el Transporte como un órgano técnico especializado adscrito a dicho sector.

Dicha institución se encargará de articular y coordinar acciones vinculadas a la movilidad urbana en el transporte con los gobiernos locales; así como brindar asesoría y capacitación técnica en materia de movilidad urbana; además, de promover campañas de sensibilización para la adopción de nuevos hábitos de movilidad; entre otras que se detallarán en el Reglamento de la presente ley.

Estará conformado por un (01) representante de los Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Vivienda Construcción y Saneamiento, Economía y Finanzas, Ambiente, Energía y Minas, Interior y Educación. Se reunirán de manera obligatoria cuatro (04) veces al año como mínimo, pudiendo sesionar de forma extraordinaria las veces que sea necesario cuando la mayoría de sus miembros lo solicite; teniendo la obligación de asistir de forma personal e indelegable a las sesiones programadas y no existirá una remuneración por ejercer dicha función.

Será presidido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Secretaria Técnica estará a cargo de funcionario designado por dicho sector. La concurrencia a las sesiones podrá ser materia de fiscalización por parte del Congreso de la República.

- En relación a la participación ciudadana, tenemos que el Consejo Nacional de Movilidad Urbana Sostenible en el Transporte implementará instrumentos que permitan un acercamiento con la población en los asuntos de su competencia; tales como: charlas, conversatorios, semanarios, mesas de trabajo, entre otros.
- Respecto a los Planes de movilidad urbana en transporte se establecen que serán los siguientes:
 - a) Los planes de movilidad;
 - b) Los planes reguladores de rutas;
 - c) Los planes de operación; y,

d) Los planes de Desarrollo Logístico.

Señalándose, a su vez, que las Municipalidades adecuarán e implementarán dichos planes de acuerdo a sus competencias y facultades; teniendo en consideración los parámetros aprobados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), según corresponda, en un plazo no mayor de doce (12) meses contados desde la aprobación de los parámetros en mención.

- En cuanto a los Sistemas Integrados de Transporte Urbano (SIT), tenemos que serán establecidos e implementados por las municipalidades provinciales, con el propósito de fomentar la *Movilidad Urbana Sostenible en el Transporte* en sus ciudades, priorizando los modos de transporte no motorizados (peatones y ciclistas), dejando en última ratio el transporte privado.

Estos Sistemas, adicionalmente, deberán diseñarse y ejecutarse, de acuerdo a las necesidades y volumen de su población, la demanda de viajes, la configuración de su mercado y las principales actividades socioeconómicas de sus ciudadanos. Así como, articularán de manera interconectada y jerarquizada los diferentes medios de transporte de personas y bienes existentes; integrando, igualmente, de manera eficiente la infraestructura física, operacional y tarifaria, a fin de facilitar a sus habitantes, desplazamientos seguros, sostenibles y eficientes, que les garanticen la posibilidad de movilizarse con altos estándares de calidad, accesibilidad y seguridad.

Señalándose como sus componentes, los siguientes:

- Componente Institucional: La autoridad municipal de cada jurisdicción pone toda su organización, recursos humanos, logísticos y presupuestales a disposición de los Sistemas Integrados de Transporte (SIT), de acuerdo a sus funciones y competencias reguladas en la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.

- Componente Tecnológico: Son el conjunto de recursos técnicos, equipos y/o instrumentos, así como los centros de gestión, control y monitoreo tecnológico necesarios para la prestación del servicio de transporte urbano de personas y/o bienes.
- Componente Prestacional: Está constituido por los servicios de transporte que se presta en cada jurisdicción provincial, tales como:
 - a) Los servicios de transporte de personas y bienes, ofrecidos a través de los distintos medios de transporte y bajo cualquier modalidad.
 - b) Las actividades privadas de transporte terrestre escolar, de taxi, de personal y turístico que se prestan dentro de los ámbitos urbanos de cada ciudad.
 - c) El transporte peatonal y no motorizado respecto de los cuales cada Municipalidad cumple un rol promotor, por tratarse de modos de transporte eficientes dentro de la jerarquía de movilidad, así como un rol de coordinación con las demás autoridades responsables de dichas actividades.
 - d) Servicios complementarios al transporte, son aquellos que, sin constituir la prestación de un servicio o la realización de una actividad de transporte terrestre, coadyuvando de manera complementaria a la prestación o realización de los mismos, a cambio de una contraprestación.
- Usuarios: Son las personas naturales que utilizan el servicio de transporte terrestre que se presta en el territorio nacional.

- Infraestructura: Son las instalaciones y/o medios necesarios para la prestación del servicio de transporte de personas y bienes; así como de sus servicios complementarios.
- Entre las disposiciones transitorias y modificatorias finales, podemos mencionar, entre otras, que:
 - a) El Consejo Nacional de Movilidad Urbana Sostenible en el Transporte, será el encargado de implementar el Observatorio de Movilidad Urbana Sostenible, plataforma virtual que brindará información y conocimiento al Estado Peruano y la sociedad civil; sobre los avances, estado situacional y retos de la movilidad urbana en el Perú.
 - b) La presente ley no se contrapone ni modifica la Ley Nro. 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao ni a la Ley Nro. 30936 Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible; aplicándose supletoriamente o en caso de vacío legal en materia de movilidad urbana en las jurisdicciones de Lima y Callao.
 - c) Anualmente, el Ministro de Transportes y Comunicaciones estará en la obligación de informar ante la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, los avances del cumplimiento de la presente ley; y,
 - d) Dispone que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones aprobará la Política Nacional en materia de Movilidad Urbana Sostenible en el Transporte, en un plazo máximo de ciento veinte días hábiles, luego de publicada la presente ley.

Es así que con la presente iniciativa legal no solo buscamos establecer objetivos y/o parámetros claros respecto a políticas públicas sobre movilidad urbana sostenible en el transporte, a fin de recuperar la calidad del espacio urbano y mejorar el desplazamiento de las personas y bienes por las ciudades y centros poblados; sino también fortalecemos las actividades y servicios vinculados a ésta, de manera sostenible, segura y eficiente; priorizando los medios de transporte que impliquen el menor uso de recursos naturales en salvaguarda de la vida y la salud de la población, así como para la preservación de nuestro medio ambiente.

EFFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACION NACIONAL

La presente propuesta normativa complementa lo regulado en la Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, el numeral 17.1, artículo 17° de la Ley 27181, Ley General de Transporte, así como lo establecido en el Título II del D.S. Nro. 017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Administración de Transporte, y lo dispuesto en la Ley 27972, Ley Orgánica de las Municipalidades, respecto a las competencias de los Municipios Provinciales.

ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

La propuesta normativa no irrogará egresos adicionales al erario nacional, toda vez que la creación del Consejo Nacional de Movilidad Urbana Sostenible en el Transporte, estará a cargo del presupuesto institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; asimismo, la adecuación e implementación de los planes contenidos en el Título III de la presente ley, será a cargo del presupuesto de cada gobierno local, según corresponda.

RELACION DE LA INICIATIVA CON EL ACUERDO NACIONAL

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

- Política de Estado N° 05: Gobierno en Función de Objetivos con Planeamiento Estratégico, Prospectiva Nacional y Procedimientos Transparentes.

- Política de Estado N° 08: Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú.
- Política de Estado N°11: Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación.
- Política de Estado N° 19: Desarrollo sostenible y gestión ambiental.
- Política de Estado N° 21: Desarrollo en infraestructura y vivienda.
- Política de Estado N° 24: Afirmación de un Estado eficiente y transparente.
- Política de Estado N° 34: Ordenamiento y Gestión Territorial.

Lima, 14 de mayo de 2019