Proyecto de Ley N°.....1273/2021-CR

CONGRESO de la REPÚBLICA

LADY MERCEDES CAMONES SORIANO

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
09 FEB. 2022
RECIBIDO
Firma ..... Hora 11:30

PROYECTO DE LEY QUE DECLARA EL 26 DE OCTUBRE DE CADA AÑO COMO EL DÍA NACIONAL DEL MOTOTAXISTA

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: TRIGOZO REÁTEGUI Cheryl FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 08/02/2022 18:36:53-0500

El Grupo Parlamentario **ALIANZA PARA EL PROGRESO** a iniciativa de la Congresista **LADY MERCEDES CAMONES SORIANO**, en uso de las facultades conferidas por el artículo 107° de la Constitución Política del Perú República y en el inciso c) del Artículo 22°, 67°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, propone el siguiente proyecto de Ley:

El congreso de la república;

Ha dado la ley siguiente:

FÓRMULA LEGAL

"LEY QUE DECLARA EL 26 DE OCTUBRE DE CADA AÑO COMO EL DÍA NACIONAL DEL MOTOTAXISTA"

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ACUÑA PERALTA Maria Grimaneza FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 09/02/2022 09:57:23-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: JUAREZ CALLE Heidy Lisbeth FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 08/02/2022 18:06:02-0500

ARTICULO 1.- Objeto de la Ley

La presente ley tiene como objetivo declarar a nivel nacional el 26 de octubre de cada año como el "Día Nacional del Mototaxista", en reconocimiento al arduo trabajo que desempeñan miles de peruanas y peruanos en esta actividad.

ARTICULO 2.- Del día del Mototaxista.

Establecer el 26 de octubre de cada año como el Día del Mototaxista, La presente Ley entra en vigencia a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial el peruano.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: RUIZ RODRIGUEZ Magaly Rosmery FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 08/02/2022 16:15:11-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CAMONES SORIANO Lady Mercedes FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/02/2022 15:56:47-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: GARCIA CORREA Idelso Manuel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 08/02/2022 11:00:31-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: JULON IRIGOIN Elva Edhit FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/02/2022 18:16:29-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: SALHUANA CAMDES Eduardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/02/2022 17:38:58-0500

Firmado digitalmente por: SALHUANA CAMDES Eduardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/02/2022 17:39:15-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS

✓ NORMA EMITIDA EN FAVOR DEL VEHÍCULO MENOR - MOTOTAXI

Con fecha 28 de octubre de 1999, se publicó en el Diario el Peruano, la ley emitida por el Congreso de la República- Ley N° 27189- "Ley de Transito Publico Especial de Pasajeros en Vehículos Menores". Esta norma viene a ser la prima ley que reconoce y respalda los derechos de los mototaxistas, ya que en ella se considera a los vehículos menores de tres ruedas aptos para brindar el servicio público especial acondicionadas para el transporte de personas.

✓ ESTADÍSTICA DE LA INSCRIPCION DEL VEHÍCULO MOTOTAXI EN LA SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE REGISTRO PUBLICO PERIODO 2012-2017

Se tiene información emitida por la Súper Intendencia Nacional de Registros Públicos, quienes ha realizado una estadística del registro por año desde el 2012 al 2017 y en todas las regiones del país, de la cantidad de mototaxis que han sido registradas, se tiene que el total por año viene en aumento tal como se puede observar en el cuadro adjunto, concluyendo que hasta el 2017 en el Perú existen 120 552 mototaxis inscritas.

20.41 REGISTRO DE MOTOTAXIS, SEGÚN DEPARTAMENTO, 2012-2017[1]

(Unidades)

Departamento	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Total	**109 818**	**71 315**	**104 336**	**102 520**	**114 069**	**120 552**
Amazonas	1 323	846	987	1 111	999	1 185
Áncash	468	358	683	617	605	522
Apurímac	14	30	119	208	284	243
Arequipa	941	559	703	562	555	709
Ayacucho	417	274	535	292	256	270
Cajamarca	3 517	1 987	2 428	2 769	3 176	3 598
Cusco	745	463	879	489	483	609
Huancavelica	17	13	41	5	44	33

[1] Fuente: superintendencia Nacional de los Registros Públicos.

Huánuco	2 559	1 455	1 812	1 670	2 168	2 024
Ica	1 043	239	736	1 220	1 666	1 807
Junín	2 270	1 401	2 259	2 458	2 790	2 789
La Libertad	1 505	1 139	1 839	1 109	1 207	1 016
Lambayeque	14 832	8 693	13 243	14 872	17 524	20 505
Lima 1/	46 574	32 346	47 941	44 855	49 284	50 850
Loreto	4 013	2 647	3 967	4 123	4 430	4 194
Madre de Dios	1 273	704	908	1 015	1 421	1 514
Moquegua	35	20	69	64	17	10
Pasco	8	27	62	44	46	43
Piura	8 893	5 609	6 481	6 347	5 814	5 291
Puno	4 918	3 228	3 699	3 665	4 376	4 227
San Martín	6 624	4 023	6 602	8 024	8 301	10 362
Tacna	501	307	548	494	457	565
Tumbes	242	138	144	65	145	176
Ucayali	7 086	4 809	7 651	6 442	8 021	8 010

1/ Incluye la Provincia Constitucional del Callao.
Fuente: Superintendencia Nacional de los Registros Públicos.

Para el año 2017, la Secretaria Técnica del Consejo de Transporte de Lima y Callao, considero que el perfil del conductor de un mototaxi es un "Adulto joven menor de 28 años, que no ha terminado su educación secundaria, excluido del mercado laboral, obstaculizado por su carencia de empleos e ingresos y que posiblemente haya sido este último el más importante para decidirse a ser un operador de mototaxis"[2]. Asimismo, se conoce que un 53,8% tiene una afectación en su salud, contexto que se agudiza al no contar con un seguro de salud[3]

- ✓ **ESTADÍSTICA DEL INEI PARA CONOCER LA EVOLUCIÓN DE LOS INICIOS DEL MOTOTAXI**

Según información del INEI, donde nos hace de conocimiento los años de inicio del uso del mototaxi, en el año 1997 nos indica que la falta de un ordenamiento del transporte vehicular en la urbe de las principales ciudades, se ha constituido en uno de los principales problemas que aqueja a la población que hace uso del

[2] Flores C. Hasta 120 soles diario de ingresos genera trabajar una mototaxi. Lima: Diario El Correo; 1 de mayo del 2016 (Citado el 24 agosto 2017) Disponible en: http://diariocorreo.pe/economia/hasta-s-120- diario-de-ingresos-genera-trabajar-unamototaxi-669700/

[3] Secretaría Técnica del Consejo de Transporte de Lima y Callao. El Transporte Urbano Metropolitano de Lima y Callao. Lima: Secretaría Técnica del Consejo de Transporte de Lima y Callao; 2010. (Citado el 24 agosto 2017) Disponible en: http://www.sertaobras. org.br/tuk-tuk/wp content/uploads/sites/2/2010/07/ www.mtc .gob .pe portal Datos-de-TransporteOctubre-2010.pdf

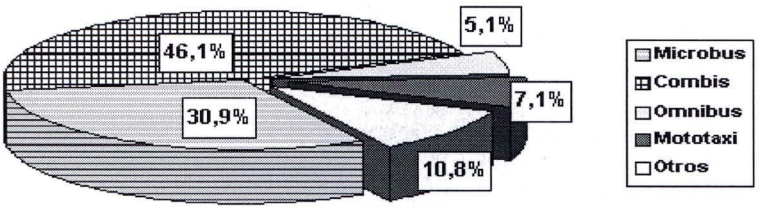
transporte urbano, como medio de movilidad, los resultados de la encuesta de opinión muestran que el principal medio de transporte son las camionetas rurales o combis (46%), el segundo medio está constituido por los microbuses (31%). Siendo la capital casi la mitad de la población que se moviliza en combis, así también para tener en cuenta, en aquel año el uso del mototaxi tenía el (7.1%) información que pone de conocimiento que desde sus inicios este vehículo ha sido muy requerido, a la fecha se puede tener la seguridad que el porcentaje aumentado[4].

Cuadro Nº 01
PERU : Uso del Transporte Urbano según tipo de vehículo
(Porcentaje)

Tipo de Vehículo	Total	Lima Metropolitana	Resto del País
Total	**100,0**	**100,0**	**100,0**
Microbus	30,9	38,4	21,2
Combis	46,1	48,5	43,0
Omnibus	5,1	4,5	5,8
Mototaxi	7,1	3,0	13,7
Otros	10,8	5,6	16,3

FUENTE : INEI-ENAHO 97-II Trimestre

Composición del Transporte Urbano según Uso



✓ HISTORIA DEL INICIO Y EVOLUCIÓN DEL MOTOTAXI

Debemos empezar preguntando ¿Quién no conoce o se ha subido alguna vez a un mototaxi? vehículo de tres ruedas y de distintas apariencias, de distintos modelos que hemos visto en nuestro país, la palabra MOTOTAXI está tan asociada a nuestro territorio porque es una creación peruana, es por ello que la Real Academia Española (RAE) considera la palabra mototaxi como un peruanismo[5].

[4] http://proyectos.inei.gob.pe/web/biblioineipub/bancopub/Est/Lib0047/CAP-3.1.htm
[5] https://dle.rae.es/mototaxi

El vehículo que es conocido en el Perú como mototaxi, es conocido en otros países y regiones como autorickshaw, en lenguaje coloquial también conocido como auto ricksha, auto abeja en italia, en Pakistán los conocen como 'chand gari' y en otros países como Egipto o Tailandia (e incluso en Europa, donde son más bien atracciones turísticas) se les llama 'tuk-tuk', la evolución para llevar pasajeros surgió con el nacimiento del llamado Autorickshaw- mototaxi.

El que creo el popular vehículo parecido al que conocemos como mototaxi aquí en Perú, se podría decir que fue el italiano Carlo Guzzi en 1928. Este era una moto de tres ruedas con una cabina para el conductor y una tolva en la que se transportaba carga a cortas distancias. Otro precedente es el Piaggio Ape, también fabricado en Italia en 1948, muy similar al primero.

Modelo Piaggio Ape (abeja en italiano)

Se dice que los primeros modelos que surgieron en los años 50 en Japón, pronto se popularizaron en países como Tailandia, China y la India, hoy estos dos últimos países son los principales fabricantes, se puede decir que esta modalidad de transporte se masifico en Tailandia en los años 50 con el fin de solucionar la demanda de los ciudadanos de una manera más económica. En dicho contexto, después de la Segunda Guerra Mundial, la cantidad de combustible era restringido y de costo elevado, en 1970, en Asia, ya se empezaban a fabricar los

mototaxis, debido a la aceptación que tuvo.[6] El mototaxi que proviene de la India llegó mucho después, y al menos en las zonas selváticas no goza de gran aprecio por las ruedas pequeñas y carrocería cerrada que son característicos de estos vehículos.

Modelo de mototaxi de la India

El mototaxismo en muchos países del mundo, como Japón, España, Bolivia, Holanda, India, México, Cuba, Perú, Francia, China, Italia, Nicaragua, Estados Unidos y Alemania, es utilizado como medio, a veces, de movilidad; además, para el turismo[7].

[6] Sánchez A. La economía del mototaxismo: el caso de Sincelejo. Documentos de trabajo sobre Economía Regional 2011; 140: 1-46. (Citado el 24 Agosto 2017]; Disponible en: http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura_finanzas/pdf/DTSER-140.pdf

[7] Vallejo G. Estudio de perfiles ocupacionales para el mototaxismo. Bogota: Programa de las Naciones Unidad para el Desarrollo; 2015.

Vehículo menor utilizado en Estados Unidos

Esta actividad cotidiana permite trasladar al usuario a distancias cortas en una motocicleta de tres ruedas y con techo[8], sea de manera formal e informal. En el año 2012 en una publicación se indicó que, a nuestro país, llega en los años 80 y se extiende sobre todo en la selva peruana y en Lima en los años 90[9], se calculó que para dicho año existían alrededor de 900 mil mototaxis en todo el Perú.

- ✓ **HISTORIA DEL MOTOTAXI EN EL PERÚ**

La palabra mototaxi, es una creación peruana que desterró la denominación de taxicholo en el Perú

El Perú se convirtió así en el primer país en América Latina en adoptar a los mototaxis dentro de la oferta de transporte público, debido a la adaptabilidad a los diferentes tipos de geografía del país. Fue principalmente en ciudades como Iquitos, Pucallpa o Puerto Maldonado donde se popularizaron desde inicios de los años 80.

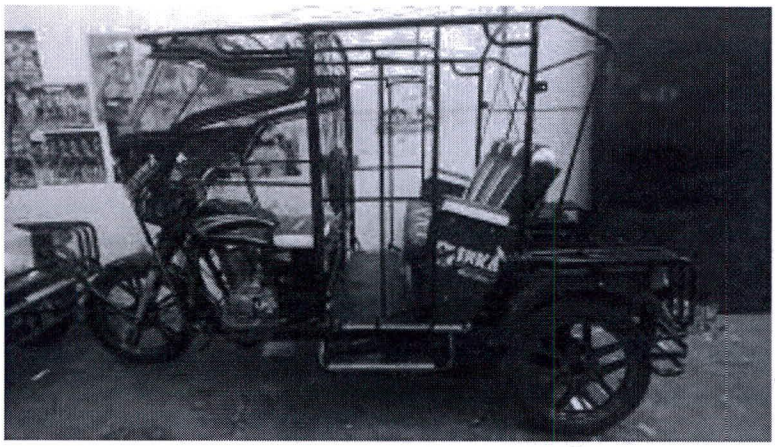
---

[8] Real Academia Española. Enclave RAE mototaxi. Madrid: Real Academia Española: 2015. Mototaxi. (Citado el 24 agosto 2017] Disponible en: http://dle. rae.es/?id=Pwvinny

[9] Gutiérrez J. Un no tan nuevo transporte: Mototaxis. Bogota: Paso de cebra; 2014 (Citado el 24 agosto 2017]; Disponible en: https://apasodecebra.wordpress. com/2012/11/09/un-no-tan-nuevo-transporte-las-moto-taxis/

En la búsqueda de información en relación al modelo de mototaxi creado en el Perú, se puede señalar que a inicios de los años 80 en la ciudad de Iquitos se construyó el primer mototaxi tal como se observa en la imagen que se adjunta. Se fusionó la parte delantera de una moto común y se le anexó un soporte para llevar pasajeros, pronto fue poblándose la zona de estos vehículos hasta la llegada de los fabricados en la India en los años 90. Estos tuvieron mucho éxito primero en ciudades como Pucallpa o Puerto Maldonado, luego fueron llegando a Lima y a otros departamentos. En la actualidad las marcas peruanas han empezado a ganar terreno en nuestro territorio.

Modelo de mototaxi creado en el Perú



Según Castilla y León, este tipo de transporte rápidamente se convirtió en una seria competencia para el transporte público tradicional, debido, entre otras cosas, a la prestación de un servicio "puerta a puerta" y al bajo costo[10].

En 1980, el Perú se transformó en el país pionero en América Latina en acoger los mototaxis, ya que se adaptaba a los diferentes tipos de geografía del país, principalmente en ciudades como Iquitos, Pucallpa o Puerto Maldonado. En la actualidad, la fabricación de los mototaxis se da en el país y estos se han convertido en el medio de transporte más usado en la mayoría de provincias[11]. En Lima, existen más mototaxis que en todas las provincias juntas, porque son

[10] Secretaría de Salud Laboral, C.C. O.O. Castilla y León. Manual de trastornos musculoesqueleticos. Valladolid: Secretaría de Salud Laboral, C.C. O.O. Castilla y León; 2008.
[11] Barbosa A. El mototaxismo. Lima; 2014.

usadas diariamente como medio de transporte desde la casa hasta el paradero de buses[12]

De estereotipos de ese tipo está plagada la historia del mototaxi en el Perú, o en Lima, para ser más exactos. El historiador Jesús Cosamalón, autor del libro "El apocalipsis a la vuelta de la esquina", explica que el 'boom' de los mototaxis comenzó en la década del 90 del siglo pasado, cuando el gobierno de Alberto Fujimori "permitió que prácticamente todo vehículo que tuviera ruedas pudiera transportar gente". "El fenómeno de la combi y del transporte informal, incluido el mototaxi, fue validado por el propio Estado"[13]

- ✓ **PROBLEMAS DE SALUD QUE PRODUCE EL DESEMPEÑO DE LA LABOR DE MOTOTAXISTA**

Aunque no son muchos los estudios que se pueden encontrar sobre esta población laboral, en los países de la región como Brasil y Colombia son lugares donde se han producido un mayor número de investigaciones sobre el trabajo de los mototaxistas. En nuestro país, el mototaxismo se convirtió en un fenómeno del transporte con efectos positivos y negativos. Por una parte, esta actividad, que demanda un notable esfuerzo mental y físico, se convierte en un sustento directo. Las características inherentes a este trabajo pueden conllevar a desórdenes musculoesqueléticos, y la persistencia de síntomas relacionados, imposibilitar la ejecución de tareas e, incluso, generar discapacidad[14]

Existen tesis de estudio que han señalado que los mototaxistas, al realizar su labor se ven propensos a sufrir enfermedades de salud, que han sido señaladas por ejemplo en la Tesis para optar el Título de Licenciado en Enfermería "Condiciones de Trabajo y Salud de los Conductores de Mototaxis en el Distrito de San Martin de Porres", la que refiere que el mototaxismo es un tema de salud pública, ya que en algunos años es probable que se traduzca en una población con problemas crónicos pero prevenibles, siempre y cuando se tomen acciones con anterioridad.

---

[12] Diario El Comercio. El mercado de mototaxis crece, ¿sabes cuántas se venden al año? Lima: Diario El Comercio; 18 de mayo del 2016. (Citado el 24 Agosto 2017) Disponible en: http://elcomercio.pe/economia/negocios/mercado-mototaxis-crece-sabescuantas-se-venden-al-ano-noticia-1902358?ref=flujo_tags_516717&ft=nota_1&e=titulo

[13] El apocalipsis a la vuelta de la esquina: Lima, la crisis y sus supervivientes (1980-2000) publicado el 09 octubre del 2018, Fondo Editorial de la PUCP

[14] file:///C:/Users/kcontreras/Downloads/3366-Texto%20del%20art%C3%ADculo-9138-2-10-20210618.pdf

El presente estudio en mención dio a conocer las condiciones de trabajo y salud de los conductores de mototaxis, para facilitar el cuidado de enfermería a este grupo ocupacional en el área preventivo promocional, contribuyendo a la mejora de sus estilos de vida, este estudio nos dio a conocer su Objetivo general: "Determinar las condiciones de trabajo y salud que presentan los conductores de mototaxis de dos empresas de transportes del Distrito de San Martín de Porres en el año 2017" y también los Objetivos específicos: "Identificar las condiciones de trabajo de los conductores de mototaxis relacionado al ambiente físico, seguridad, agentes locativos y carga física", "Identificar las condiciones de salud física y psicosocial de los conductores de mototaxis".[15]

También podemos mencionar la investigación: Perfil sociodemográfico y síntomas musculoesqueléticos referidos por mototaxistas de una empresa de Lima, refiere como Objetivos: Determinar el perfil sociodemográfico y los síntomas musculoesqueléticos de mototaxistas de la empresa de transporte Los Chasquis-Lima, 2017, los Resultados señalan: respecto a los síntomas musculoesqueléticos, se evidencia que el 52% de los mototaxistas refiere dolor, entumecimiento u hormigueo en el cuello. El 96% refiere haber presentado incapacidad para desarrollar alguna actividad habitual en los últimos 12 meses por dolor en diferentes zonas del cuerpo. Asimismo, el 100% refiere molestias durante los últimos 7 días en la zona del cuello de intensidades leve y moderada; además, en el codo/antebrazo izquierdo de intensidades leve y moderada.

Por consiguiente, podemos señalar que como Conclusiones aporta que es importante que se implementen programas de salud ocupacional para la disminución de estas sintomatologías musculoesqueléticas que afectan la salud de los mototaxistas. Asimismo, establecer estrategias específicas para capacitar a estos trabajadores en técnicas que permitan disminuir las patologías ocasionadas por el oficio de mototaxista, las cuales deben ser normadas y previstos en los planes de capacitación de la empresa.

Los trastornos musculoesqueléticos relacionados con el trabajo (TMERT) constituyen uno de los problemas de salud más comunes en la población trabajadora y, por lo tanto, son relevantes para ser abordados por la seguridad y salud ocupacional. En el reporte "La prevención de las enfermedades profesionales" de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) del 2013, se

[15] https://repositorio.upch.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12866/962/Condiciones_BenitesCueva_Noemi.pdf?sequence=1&isAllowed=y

refiere que los TMERT son los trastornos más frecuentes en la Unión Europea [16]. Así también, en el 2015 estos trastornos representaron el 31% del total de casos de lesiones laborales no fatales y enfermedades reportados por el Departamento de Estadísticas Laborales de Estados Unidos [17]

Dependiendo del sector laboral y sus condiciones laborales, puede existir una mayor exposición por parte del trabajador para presentar síntomas dolorosos de los trastornos musculoesqueléticos que incluso conllevan a la discapacidad. Un sector vulnerable es el del transporte público, más aún, si se trata del transporte de pasajeros en motocicletas. Este oficio de mototaxista se originó décadas atrás como una alternativa para el transporte público, así como una alternativa para generar ingresos económicos y satisfacer necesidades básicas como alimentación, vestido, vivienda, educación, entre otras.

- ✓ **EL DIA 26 DE OCTUBRE DE 1999**

El día 06 de mayo de 1999, es la fecha que se considera como el punto de partida de inicio, en la cual se empezó a gestar las primeras acciones de solicitud de justicia de los trabajadores motocarristas – mototaxistas del Perú.

Cansados de esperar la dación de una ordenanza que reglamente la circulación de vehículos menores, por parte de la Municipalidad de Lima, y bajo la indiferencia del gobierno central de aquel momento, más de dos mil mototaxistas de la capital, de los conos y del interior del país se concentraron en la madrugada del día 26 de octubre de 1999, en la plaza mayor de Lima y calles adyacentes, por más de ocho horas, esta protesta fue un éxito ya que fueron atendidos por los funcionarios de la municipalidad y así también lograron captar la atención del gobierno central logrando que se emita la Ley N° 27189- "Ley de Transito Publico Especial de Pasajeros en Vehículos Menores".

El día 26 de octubre de 1999, es el día que los mototaxistas demostraron unidad, compromiso y defensa de su trabajo defendiéndolo con dignidad, es desde aquel día, que se hizo público ante los medios de comunicación a nivel nacional que el servicio que brindaban se tenía que respetar, porque el trabajo que ellos

---

[16] Oficina Internacional del Trabajo. La prevención de las enfermedades profesionales. Ginebra: Oficina Internacional del Trabajo; 2013. Disponible en: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_ protect/---protrav/---safework/documents/ publication/wcms_209555.pdf

[17] Bureau of Labor Statistics. Non fatal occupational injures and illnesses requering days away from work 2008. Washington DC: Bureau of Labor Statistics; 2009.

realizaban es fuente de ingreso económico con la cual buscaban cubrir las necesidades de sus hogares, y demás familiares.

Conforme a los argumentos expuesto, nace la motivación de declarar el día 26 de octubre de cada año como el "Día Nacional del Mototaxista", para que se reconozca el trabajo que vienen realizando aquellos que se dedican a la prestación de este servicio público, conmemorando así la acción cívica del día 26 de octubre de 1999, que demostró unidad, compromiso y defensa de la dignidad del trabajo como mototaxista, esta modalidad de trabajo es amparada por nuestra carta magna, ya que el artículo 23 de la Constitución Política del Perú, señala "el trabajo en sus diversas modalidades es objeto de atención prioritaria del estado.[...]".

Al día siguiente, la prensa informa en los diarios de circulación que los mototaxistas se habían reunido previamente en la plaza unión y sin perder tiempo desde la madrugada del día 26 de octubre de 1999, se instalaban poco a poco en las inmediaciones del palacio municipal, exigían al alcalde de dicho momento la emisión de una ordenanza que reglamente el servicio que realizaban, toda vez que se imponían multan exorbitantes, así como también exigían el cumplimiento de otros pedidos.

Miles cierran Plaza Mayor pidiendo rebaja de multas

TAXICHOLOS EN PIE DE GUERRA

● Cansados de esperar la dación de una ordenanza para reglamentar la circulación de vehículos menores, más de dos mil mototaxistas de la capital y el interior del país se concentraron en la madrugada de ayer en la Plaza Mayor de Lima y calles adyacentes, impidiendo el tránsito peatonal y vehicular por más de ocho horas.

Desde la una de la mañana los transportistas llegaron poco a poco a las inmediaciones del Palacio Municipal tras concentrarse previamente en la plaza Unión. Sin pérdida de tiempo ubicaron sus "taxicholos" a lo ancho de la Plaza Mayor, del jirón de la Unión y calles vecinas.

Durante más de ocho horas impidieron el tránsito vehicular y peatonal, mientras sus dirigentes, como Manuel Arce, exigían al alcalde Alberto Andrade la aprobación de la ordenanza que reglamentaría su trabajo. Según esta norma, las multas de 1 400 soles que se aplican a sus máquinas por infracciones se reducirían a 10 ó 20 soles.

Cerca de las 05.00 a.m. llegó al lugar, en una camioneta con altoparlantes, la alcaldesa de San Martín de Porres, Gladys Ugaz, miembro de Somos Perú, para expresar su apoyo a los choferes. "La demanda es justa porque son personas que trasladan a madres y obreros por apenas 0,50 céntimos".

Los manifestantes también señalaron que protestaban porque el municipio metropolitano no reconoce los brevetes expedidos por el Callao y otras ciudades del país. "Además, con su inacción la ciudad se está llenando de vehículos piratas que ponen en peligro la vida de los usuarios".

Asimismo, llegó a la Plaza Mayor la directora municipal de transporte urbano, Elvira Moscoso, quien dijo que la movilización de los choferes de mototaxis al centro de Lima no era necesario porque ya habían dialogado y llegado a un acuerdo para elaborar la norma.

Luego de esto los trabajadores lentamente fueron despejando la plaza y retornando a sus lugares de origen, aliviando el tránsito en el centro de Lima. (A. Anchiraico)

AÑO VI Nº 1941 Lima, 27 de octubre de 1999

Se plantan en centro de Lima pidiendo por multas

TAXICHOLOS EN GUERRA

14 ESPECIAL La República - Perú - Miércoles, 27 de octubre de 1999

Mototaxistas amanecieron en la Plaza Mayor para exigir solución a sus reclamos

¡PODER CHOLO tomó el centro!

Miles de transportistas de mototaxis de Lima y provincias convergieron ayer desde muy temprano en la Plaza Mayor de Lima para exigir al municipio metropolitano que escuche sus planteamientos, a fin de mejorar el servicio que prestan en favor de la población de menores recursos, especialmente en las zonas periféricas de la gran urbe. Simultáneamente, padres de familia, ex alumnos y docentes del Colegio Nacional Alfonso Ugarte marcharon hacia el Congreso y Palacio de Gobierno en rechazo a la venta de la sede del histórico plantel, que a lo largo de 72 años ha formado generaciones de profesionales que han contribuido decididamente al desarrollo del país.

Cientos de mototaxis se alinean en la Plaza Mayor. La protesta de estos transportistas fue escuchada y hoy se daría una norma municipal que recoge sus planteamientos.

Por Marianella Ortiz

Los mototaxistas prácticamente amanecieron en las calles que conforman el Damero de Pizarro, reclamando la dación de una norma marco que recoja las justas expectativas de todos los que tienen que ver con el servicio, incluyendo, por supuesto, al público usuario.

La protesta tuvo rápida respuesta por parte de los funcionarios ediles, quienes informaron que todas las recomendaciones de los transportistas de vehículos menores serán tomadas en cuenta en el proyecto de ordenanza que hoy se aprobaría en sesión de concejo.

En el anteproyecto publicado el pasado 25 de setiembre, y que provocó la reacción de los mototaxistas, se señalaba que tendrían que desaparecer las unidades con más de 10 años de antigüedad.

También se fijaban multas hasta de 1,400 soles para las infracciones de tránsito en vehículos menores.

Tras la jornada de protesta de los mototaxistas, el anteproyecto será modificado, según aseguraron funcionarios del municipio a los dirigentes de los popularmente conocidos como "taxis cholos".

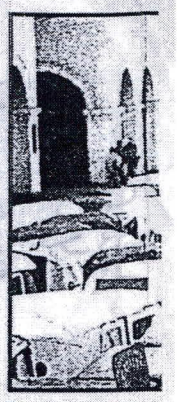
Se adelantó que las multas serán rebajadas sustancialmente y que la más alta será de 35 soles y también se anula la restricción para los vehículos antiguos.

El proyecto define, asimismo, las competencias de las municipalidades provinciales y distritales y reglamenta los lugares donde podrán ubicarse los paraderos oficiales de estos vehículos, entre otros puntos.

La protesta

Los mototaxistas provenientes de los conos y provincias de Lima se reunieron desde las 11 de la noche del lunes en diferentes puntos de preconcentración, entre ellos las plazas Grau, Unión y Acho.

Durante las primeras horas de la madrugada de ayer se desplazaron hacia el Centro de Lima, bajo la coordinación de la Policía Nacional, pues la protesta contaba con el permiso de la Prefectura.



Un mototaxista encaramado sob

La policía acomodó a lo mototaxistas en hileras de dos en la Plaza Mayor y e las calles aledañas, par evitar que provocaran un congestión vehicular.

Abrigados con frazada para soportar el frío de l madrugada y provistos d radios e incluso televisore para pasar el tiempo, los mo totaxistas esperaron pacien temente hasta promediar l mañana para conocer la re acción del municipio de Lim sobre sus reclamos. La alcal desa de San Martín de Po rres, Gladys Ugaz, brindó s apoyo a los manifestantes.

45 mil mototaxistas

Mario Arce Vera, presiden te de la Confederación d Transportistas en Vehicu los Menores del Perú, man festó que la futura norm esperada desde hace cinc años beneficiaría a 45 m mototaxistas de Lima.

Cerca de las ocho de l mañana, los dirigentes s reunieron con el teniente alcalde de Lima, Germá Aparicio, y con el presiden te y la directora de la Comi sión de Transporte Urban Raúl Rachitoff y Elvira Mo coso, respectivamente.

Aparicio informó qu efectivamente los pedido fueron tomados en cuent en el proyecto que hoy s discutirá y lo más probabl

Este reconocimiento tiene justificación, ya que "El día del mototaxista", establece esa fecha especial que reclaman quienes laboran ejerciendo este servicio público, en todas las regiones de nuestro país se realiza este servicio, por ende; hay mototaxistas que día a día, forman parte del desarrollo socioeconómico y autogeneran su fuente de trabajo, cabe precisar que en el año 2018 se indicó que solo en la ciudad de Lima existen más de 450 mil mototaxistas. No está demás recalcar que, en ciudades como Iquitos, Pucallpa, Puerto Maldonado, San Martin, Tarapoto, y otras ciudades de nuestro país, donde el sistema de transporte público es limitado, por ser zonas económicamente menos desarrolladas, es en ellas donde se ha proliferado el medio de transporte del mototaxi, convirtiéndose

gradualmente en el principal modo de transporte para la población local y los turística[18].

II. ANÁLISIS DEL EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

El presente proyecto de ley no deroga, ni modifica alguna norma de nuestra legislación, en ese sentido la norma es congruente, por lo que legalmente resulta plenamente viable, es concordante con la constitución política del Perú y guarda relación directa con su articulado 22, en cuanto señala "El trabajo es un deber y un derecho. Es base del bienestar social y un medio de realización de la persona" y el artículo 23, que también refiere que "El trabajo, en sus diversas modalidades, es objeto de atención prioritaria del Estado... [...]"

Finalmente, se tiene que el presente proyecto de ley se enmarca en Ley N° 27189- Ley de Transito Publico Especial de Pasajeros en Vehículos Menores. Como puede apreciarse, la citada ley considera a los vehículos menores, pero no les asigna un nombre especifico.

III. ANÁLISIS DE COSTO BENEFICIO

El presente proyecto de ley, por su naturaleza declarativa no genera gasto al estado, sino por el contrario reconoce la labor que vienen realizando miles de trabajadores que se dedican al rubro de la conducción del vehículo menor mototaxi atendiendo las necesidades básicas del transporte, este servicio público se brinda en todas las regiones de nuestro país.

IV. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente propuesta legislativa guarda relación directa con las Políticas de estado concertadas en el acuerdo nacional, Décimo Cuarto: Acceso al empleo pleno, digno y productivo, décimo octavo: Reducir la informalidad.

Lima, febrero del 2022.

[18] https://www.ucl.ac.uk/bartlett/development/sites/bartlett/files/tarapoto_mobility_spanish_.pdf