



**PROYECTO DE LEY QUE AUTORIZA EXCEPCIONALMENTE EL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS MENORES MOTORIZADOS DE DOS RUEDAS EN EL DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS**

El Grupo Parlamentario **ALIANZA PARA EL PROGRESO** a iniciativa del Congresista de la República **EDUARDO SALHUANA CAVIDES**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, proponen el siguiente **PROYECTO DE LEY**:

**FORMULA LEGAL**

**LEY QUE AUTORIZA EXCEPCIONALMENTE EL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS MENORES MOTORIZADOS DE DOS RUEDAS EN EL DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS**

**Artículo 1. Objeto de la Ley**

La presente ley tiene por objeto el ordenamiento y formalización del servicio de transporte público de pasajeros en vehículos menores motorizados de dos ruedas en el departamento de Madre de Dios, categoría L3 del Reglamento Nacional de Vehículos aprobado por Decreto Supremo 058-2003-MTC, por carecer sus diferentes localidades, de adecuados sistemas de transporte urbano, por su geografía, clima, deficiente infraestructura vial y escaso número de vehículos de transporte publico de pasajeros en vehículos categorías M-2 y M3.

**Artículo 2. Autorización excepcional**

Se autoriza el servicio de transporte público de pasajeros en vehículos menores motorizados de dos ruedas en el departamento de Madre de Dios, de forma excepcional y complementaria al servicio público de transporte terrestre.

**Artículo 3. Plazo de la autorización excepcional**

El plazo para de la autorización a que se refiere el artículo 2 de la presente ley, es de cinco años, pudiendo ser prorrogado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones previa evaluación del impacto de esta medida y los informes trimestrales que emitan las municipalidades provinciales y distritales del departamento de Madre de Dios.

**Artículo 4. Regulaciones municipales**

Las municipalidades provinciales y distritales del departamento de Madre de Dios, en el marco de sus competencias, regulan el desarrollo del servicio de transporte en vehículos motorizados de dos ruedas, priorizando la seguridad ciudadana y la protección al pasajero, que conlleve a lo siguiente:

1. La identificación de los conductores, de los titulares de los vehículos menores que brindan servicio de transporte urbano, para efectos de la responsabilidad extracontractual, así como determinar los mecanismos y requisitos de operación, que garanticen la seguridad e integridad personal de los pasajeros.
2. El registro de las empresas u asociaciones prestadoras del servicio, quienes



Firmado digitalmente por:  
HEIDINGER DE LOS RIOS  
Nely Lidia FAU 20181740126  
soft  
Motivo: Soy el autor del documento  
Fecha: 04/10/2023 10:04:02-0500  
Lima, octubre de 2023



Firmado digitalmente por:  
ACUNA PERALTA Maria  
Prigoneza FAU 20181740126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento  
Fecha: 04/10/2023 18:20:56-0500



Firmado digitalmente por:  
GARCIA CORREA Idelso  
Manuel FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento  
Fecha: 04/10/2023 13:07:33-0500



Firmado digitalmente por:  
SALHUANA CAMDES Eduardo  
FAU 20181740126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento  
Fecha: 04/10/2023 12:44:05-0500



Firmado digitalmente por:  
SALHUANA CAMDES Eduardo  
FAU 20181740126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento  
Fecha: 04/10/2023 12:44:17-0500



Firmado digitalmente por:  
JULON IRIGOIN Eva Edhit  
FAU 20181740126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento  
Fecha: 04/10/2023 15:09:25-0500



Edificio José Sánchez Carrion  
Azángaro 468, oficina 317 - Lima - 1  
01- 3117777 anexo 1140  
Firmado digitalmente por:  
GARCIA CORREA Idelso  
Manuel FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento  
Fecha: 04/10/2023 17:34:21-0500



Firmado digitalmente por:  
RUIZ RODRIGUEZ Magaly  
Rosmery FAU 20181740126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento  
Fecha: 04/10/2023 16:57:39-0500

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

La presente iniciativa legislativa tiene como finalidad autorizar de manera excepcional y complementaria al servicio público de transporte vehicular terrestre, solo en el departamento de Madre de Dios, y por un plazo de tres años, el servicio de transporte público de pasajeros en vehículos menores motorizados de dos ruedas; a fin de contribuir de contribuir con el ordenamiento y formalización de este servicio, en motivo a que Madre de Dios por su geografía, deficiente infraestructura vial y escasa presencia de transporte público masivo de personas en vehículos mayores (M-2, M-3), carece de un adecuado sistema para el desplazamiento de la población dentro del radio urbano.

Que, en cuanto a las Municipalidades provinciales y distritales del departamento de Madre de Dios, en respeto al marco de sus competencias, estas deben emitir los dispositivos legales que resulten necesarios, para establecer el correcto desarrollo del servicio de transporte en vehículos menores de dos ruedas; y en atención a los diversos sucesos que acaecen en esta región, se hace hincapié a priorizar la seguridad ciudadana, bajo un marco de protección al pasajero, que conlleve a la identificación de los conductores y la identificación de los titulares de los vehículos menores, para efectos de la responsabilidad extracontractual; asimismo, la constante actualización del registro de las empresas u asociaciones prestadoras del servicio, quienes deberán presentar la relación de sus asociados de forma mensual y el reporte de accidentes ocurridos durante ese tiempo, ante la municipalidad competente.

Que, a efecto de evaluar la pertinencia de mantener lo dispuesto en la presente norma, la segunda disposición complementaria final, define que las Municipalidades provinciales y distritales del departamento de Madre de Dios, deben remitir mensualmente al Ministerio de Transporte y Comunicaciones, un informe que analice el impacto de dicha medida en las zonas bajo su aplicación. En ese sentido, los prestadores del servicio tienen la responsabilidad de proveer de los insumos que conlleven a la elaboración de un informe real, que coadyuve a determinar la continuidad y pertinencia del uso de vehículos de dos ruedas como alternativa temporal para el sistema de transporte terrestre.

Que, para entender el origen de esta propuesta, resulta necesario analizar la normativa vigente, desde la norma con mayor rango de nuestra legislación nacional, hasta las disposiciones reglamentarias que acompañan a nuestras leyes; en razón a que, al día de hoy, el servicio de transporte público de pasajeros en vehículos menores de dos ruedas se encuentra prohibido a nivel nacional, por lo cual la fundamentación debe considerar lo siguiente:

Que, el artículo 1 de la Constitución Política del Perú, "*la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y el Estado*"; en esa misma línea, el numeral 1 del artículo 2 de la Carta Magna, "*reconoce el derecho de toda persona a la vida, a su identidad, a su integridad moral, psíquica y física y a su libre desarrollo y bienestar.*"

Que, el artículo 103 de la Constitución Política del Perú, precisa en cuanto a la expedición de leyes especiales, que esto es posible cuando así lo exige la naturaleza de las cosas, pero no por razón de las diferencias de las personas; en ese sentido resulta lógico el sustento que remite a la emisión de una norma solo acorde a la realidad del departamento de Madre de Dios, en cuanto al servicio de movilidad en motos lineales.

Que, la Ley 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, de fecha 25 de octubre de 1999, en su artículo 1, establece reconocer y normar el carácter y la naturaleza del servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, mototaxis y similares, complementario y auxiliar, como un medio de transporte vehicular terrestre.

Que, la Ley 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores en su artículo 2 considera como vehículos aptos para el servicio público especial de pasajeros a aquellas unidades de *tres ruedas*, motorizadas y no motorizadas, que se encuentren acondicionadas para el transporte de personas o carga, previa autorización y licencia de conducir otorgada por la Municipalidad del lugar donde presten el servicio, conforme lo establezca el Reglamento correspondiente.

Que, la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, nos dice en su artículo 81, numeral 1.6, que corresponde a las Municipalidades la función de "*normar, regular y*

*controlar la circulación de vehículos menores motorizados o no motorizados, tales como taxis, mototaxis, triciclos, y otros de similar naturaleza".*

Que, la Ley 27181, Ley General de Tránsito y Transporte Terrestre, de fecha 05 de octubre de 1999, precisa en su artículo 1, los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la República, no comprendiendo el transporte por cable, por fajas transportadoras y por ductos.

Que, el literal a) del numeral 18.1, artículo 18 de la Ley 27181, refiere a que las municipalidades distritales, tienen competencia en materia de transporte, en cuanto a *los reglamentos nacionales y las normas emitidas por la municipalidad provincial* respectiva les señalen y en particular, la regulación del transporte menor (mototaxis y similares).

Que, el numeral 30.1, del artículo 30 de la Ley 27181, nos dice a la letra que *"todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe contar con una póliza de seguros vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT o certificados contra accidentes de tránsito - CAT, que contengan términos equivalentes, condiciones semejantes o mayores coberturas ofertadas que el SOAT vigente, en cuyo caso las asociaciones de fondos regionales o provinciales contra accidentes de tránsito - AFOCAT entregarán el certificado; y además el distintivo que acredita la vigencia del mismo, y serán destinados exclusivamente a vehículos de transporte provincial de personas, urbano e interurbano, incluyendo el transporte especial de personas en mototaxis que presten servicios al interior de la región o provincia, que sólo tendrán validez dentro de la respectiva circunscripción de funcionamiento (...)"*.

Que, el Decreto Supremo 058-2003-MTC, Reglamento Nacional de Vehículos, en su artículo 26, establece los requisitos técnicos adicionales para los vehículos destinados al Servicio de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, y nos dice a la letra que *"adicionalmente, (...) deben cumplir con las características y/o contar con los dispositivos señalados a continuación y, de ser el caso, conforme a las precisiones del Anexo III: 1. Deberá ser de la categoría L5. Requisito exigible desde el 1 de enero de 2004."*; por la cual se refieren a permitir el servicio de taxi solo en vehículos menores de tres ruedas.

Que, el Decreto Supremo 040-2006-MTC, aprueba el Reglamento de Supervisión de las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito (AFOCAT) y de funcionamiento de la central de riesgos siniestralidad derivada de accidentes de tránsito; mismo que en su numeral 2.22, artículo 22, nos dice que los *“mototaxis: son vehículos motorizados de tres (3) ruedas a los que se refiere la Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, Ley N° 27189”*.

Que, el Decreto Supremo 055-2010-MTC, Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados, modificado por el Decreto Supremo 035-2019-MTC, que precisa disposiciones sobre el servicio de transporte público de personas en vehículos menores no autorizados y establece disposiciones sobre el bloqueo de aplicativos y/o páginas web, tiene por objeto establecer las normas generales para prestar el servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores de tres ruedas, motorizados y no motorizados.

Que, el artículo 10, del Decreto Supremo 055-2010-MTC, Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados, el cual nos dice que *“el servicio de transporte de personas en taxi solo puede ser brindado en vehículos de categoría M1, y la prestación de este servicio en vehículos menores solo en aquellos de categoría L5 (03 ruedas), resultando prohibida la práctica del servicio de taxi en cualquier vehículo de una categoría diferente”*; entendiéndose aquellos que refieren a dos ruedas.

Que, el Decreto Supremo 055-2010-MTC, modificado por el artículo 2 del Decreto Supremo 040-2011-MTC, que modifica el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir Vehículos Automotores y No Motorizados de Transporte Terrestre, aprobado por Decreto Supremo N° 040-2008-MTC; el Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados, aprobado por e incorpora disposiciones al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC; nos dice en su sexta disposición complementaria final, que *“las licencias de conducir de vehículos menores, son otorgadas por la autoridad competente conforme el artículo 14 del Reglamento Nacional de Licencias de Conducir vehículos automotores y no motorizados de transporte terrestre, aprobado por Decreto Supremo 040-2008-MTC, mismas que tienen validez*

*nacional, siendo que aquellas emitidas en contra de lo dispuesto son nulas de pleno derecho."*

Que, la Ordenanza N° 010-2021-CMPT-SO, que aprueba el Reglamento del servicio especial de transporte público de pasajeros y carga en vehículos menores motorizados y no motorizados en la provincia de Tambopata y el cuadro de infracciones, emitida por la Municipalidad Provincial de Tambopata, con fecha 13 de octubre de 2021, nos dice en el numeral 9.4, del artículo 9, que aquellos vehículos de categoría L-3 (motos lineales) que se encuentren inscritas en las asociaciones y/ o empresas prestadoras de servicio de taxi, registradas con anterioridad a la vigencia de esta misma, podrán continuar en operación hasta que se cumplan con las condiciones relacionadas al sistema provincial del transporte terrestre, no recibéndose las nuevas inscripciones de vehículos correspondiente a la categoría en mención.

Que, la Ordenanza N° 010-2021-CMPT-SO, en su segunda disposición transitoria y complementaria establece que *"las unidades que se encuentren prestando servicio de transporte público especial en vehículos menores, deben ingresar a un empadronamiento vehicular de carácter perentorio desde la publicación de la ordenanza en mención, a fin de ser reconocidos por la Municipalidad Provincial de Tambopata (...)"*.

Que, la Ordenanza N° 010-2021-CMPT-SO, en su tercera disposición transitoria y complementaria, nos dice a la letra que *"el servicio de transporte público especial en vehículos menores correspondiente a la categoría L3 solo podrá realizar la prestación del servicio hasta el 31 de diciembre del 2023, en estricto cumplimiento del artículo 26, inciso 1 del Decreto Supremo 058-2003-MTC y el Decreto Supremo 055-2010-MTC"*; normativas que señalan al vehículo menor de categoría L5 (tres ruedas) como el único permitido para el transporte de pasajeros, situación que no iría acorde a la realidad, modo y costumbre que a la fecha se vive en las diferentes provincias y distritos del departamento de Madre de Dios; razón a ello y al plazo que estaría próximo a vencer a finales del 2023, se podría resumir que ambos son los principales fundamentos que amparan la presente propuesta.

### **1.1 CONTEXTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL PERÚ**

En el Perú la calidad del Sistema del Transporte Público no solo es limitada, también carece de accesibilidad y orden en cuanto a su infraestructura y funcionamiento. La

informalidad, la deficiencia de vías terrestres, semáforos, infraestructura vial y peatonal genera que el desplazarse en el país sea complejo, en algunas ciudades con mayor dificultad que otras.

El crecimiento poblacional desmedido, ha generado que el incremento de espacios habitacionales no haya ido de la mano con el crecimiento urbano de las ciudades y se evidencia en la falta de vías, veredas, pistas e infraestructura de movilización para los ciudadanos. Es así que la población en las principales ciudades ha sufrido un incremento no acorde a la cobertura de las principales necesidades de los peruanos.

**GRAFICO 1**  
**CIUDADES CON MAS DE 100 000 HABITANTES**  
**(1940 – 2022)**

Ciudades	Población censada							Población Proyectada 2022
	1940	1961	1972	1981	1993	2007	2017	
Lima	562,9	1 632,4	2 981,3	4 164,6	5 706,1	7 605,7	8 575,0	9 943,8
Callao		213,5	321,2	443,4	639,7	876,9	994,5	1 154,2
Arequipa		163,7	306,1	442,9	629,1	806,5	1 009,0	1 142,9
Trujillo		102,3	240,3	364,4	537,5	766,1	919,9	1 111,3
Chiclayo			177,3	263,2	393,4	527,2	552,5	609,4
Chimbote			174,2	231,6	291,4	320,2	354,3	402,6
Iquitos			110,2	169,1	274,8	367,2	377,6	451,2
Piura			126,0	202,1	272,2	377,9	473,0	562,3
Huancayo			126,8	171,8	279,8	385,4	465,8	547,2
Cusco			121,5	177,6	255,6	348,9	428,5	523,3
Ica				112,5	161,5	238,1	289,9	348,1
Sullana				117,0	149,1	170,3	184,9	206,2
Tacna					174,3	242,5	286,2	337,5
Pucallpa					172,3	272,6	327,6	410,8
Juliaca					142,6	216,7	276,1	328,7
Huánuco					118,8	146,8	196,6	233,9
Chincha					112,2	153,6	181,5	215,0
Ayacucho					105,9	151,0	216,4	268,3
Huacho					104,3	133,6	156,8	185,2
Cajamarca						161,2	201,3	243,8
Puno						119,1	128,6	143,1
Tarapoto						116,6	144,8	171,7
Huaraz							118,8	140,0
Puerto Maldonado								116,5
Tumbes								108,2
Talara								102,4

Fuente: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA E INFORMATICA – CENSOS NACIONALES DE POBLACION Y VIVIENDA: 1940, 1961, 1972, 1981, 1993, 2007 Y 2017 – PROYECCIONES DE POBLACION.

El crecimiento poblacional ha ido experimentando un incremento desmedido, tanto es aquí que, en el año 2022, más de 26 ciudades cuentan como mínimo con 100 mil habitantes. En la actualidad, solo 5 ciudades principales del Perú, cuentan con menos de 150,000 habitantes: Puno (143,100), Huaraz (140,000), Puerto Maldonado (116,500), Tumbes (108,200) y Talara (102,400) número de habitantes, respectivamente. Estas serían afectadas directamente con la ejecución de la presente iniciativa legislativa.

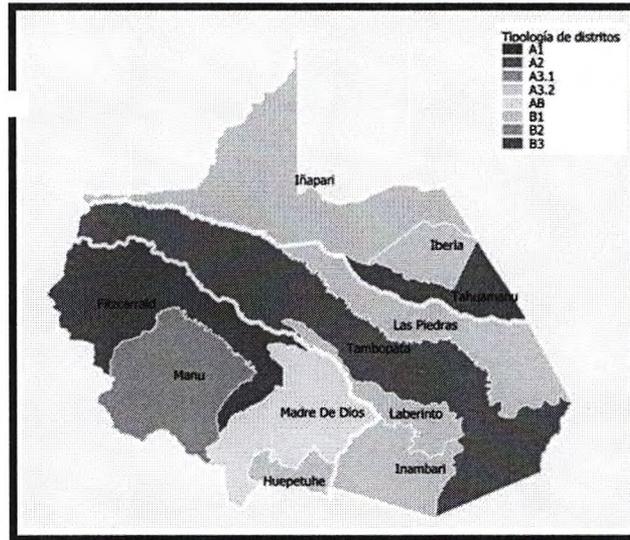
Además, el proceso de urbanización introdujo cambios tanto en el crecimiento, densidad y distribución de la población. En relación al desarrollo del transporte urbano, es evidente que la capital del país, Lima, que concentra el 30% de la población nacional, cuenta con un sistema de transporte público caótico, precario e imposibilitado de abastecer de un servicio de calidad y eficiente; a pesar de contar con un tren eléctrico, un sistema de transporte de buses "Metropolitano", un sistema de "Corredores" y buses privados que realizan servicio de transporte público, sumado a las combis, colectivos, mototaxis y motos lineales.

En relación a Madre de Dios se puede referir, que es una región selvática, con sabanas de palmeras, zonas de selva baja y selva alta. Tiene la condición de ser el tercer departamento más grande del Perú, en cuanto a extensión territorial se refiere. Sin embargo, en relación a su población es la que con menos habitantes cuenta a nivel nacional. Además, es considerada como la capital de la biodiversidad del país, debido a su gran cantidad de recursos naturales (flora y fauna), donde predomina la actividad aurífera, agrícola (castañas, papaya, plátanos, café, arroz, yuca y coco, entre otros) y en el que el ecoturismo es una de las principales actividades de atracción interna y externa, puesto que cuenta con lugares de interés natural como el Parque Nacional del Manú, Parque Nacional Alto Purus, Parque Nacional Bahuaja-Sonene, Reserva Nacional Tambopata, Reserva Comunal AmaraKaeri, entre otros de gran relevancia en la región.

Por otra parte, posee ríos, abras, lagunas, bosques, áreas naturales protegidas, etc. A pesar de ser un departamento muy extenso, solo cuenta con 03 provincias y 08 distritos, con una población aproximada total en la región de 190, 000 habitantes, en la cual aproximadamente el 85% vive en zonas urbanas y el 15 % en zonas rurales.

## GRÁFICO 02

### DIVISION POLITICA DEL DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS



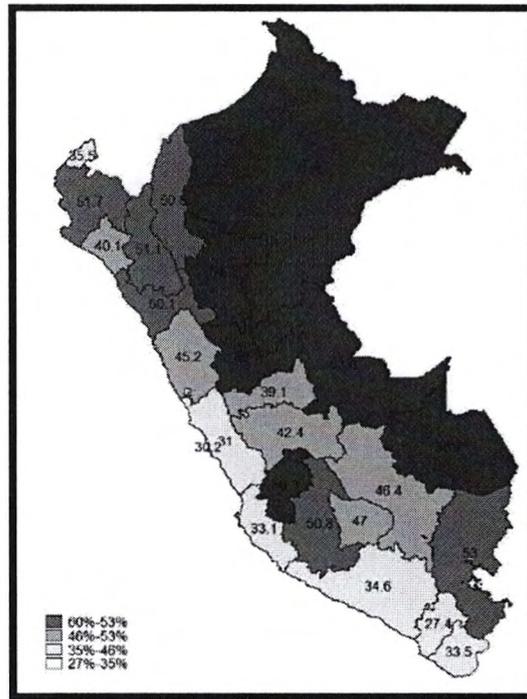
Fuente: PCM – Viceministerio de Gobernanza Territorial - Resolución Viceministerial N° 005-2019-PCM/DVGT

En cuanto a cifras de orden social y económico, si se realiza un proceso de identificación de las regiones donde existen mayor cantidad de habitantes con el índice de Pobreza Multidimensional, Madre de Dios alcanza el 56.7%, una de las cifras más altas a nivel nacional.

Esto quiere decir que este departamento resalta por su baja privación en cuanto a condiciones de vivienda, que se explica por el tipo de material del piso, categoría de combustible, acceso a electricidad y conexiones de agua y saneamiento, así como en la educación, persiste el problema de atraso escolar sumado a la condición de jefes de hogar con bajos niveles de educación y acceso a la matrícula.

### GRÁFICO 3

### POBREZA MULTIDIMENSIONAL Y POBREZA MONETARIA



Fuente: <https://www.comexperu.org.pe/articulo/departamentos-de-la-selva-son-los-mas-pobres-multidimensionalmente>

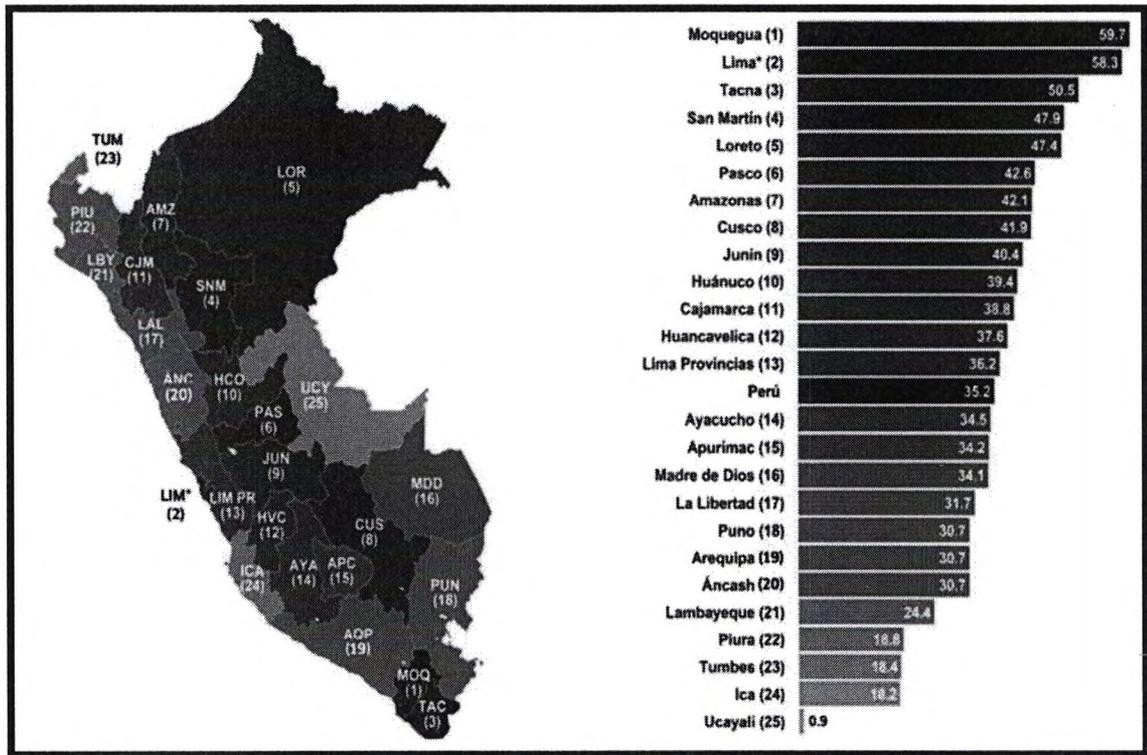
En otras palabras, en Madre de Dios el crecimiento económico experimentado durante los últimos años ha sido insuficiente para cubrir las necesidades básicas; por ello, que el 56.7% de los hogares no cuentan con acceso a los servicios básicos de desagüe, agua y electricidad. Además, el 43.7% no tiene acceso a internet, recurso esencial para la educación y el ejercicio de las clases virtuales.

En cuanto a la realidad del transporte público de Madre de Dios, la situación es desfavorable, este departamento no cuenta una red vial integrada entre provincias y distritos, la accesibilidad a estos, a los centros poblados y comunidades nativas es difícil. predomina, por lo general, medios de transporte que se desplazan de manera fluvial, mediante, lanchas, canoas y pequeñas embarcaciones.

Las trochas y carreteras sólo pueden ser utilizadas, un aproximado de unos cuatro meses al año, debido a la presencia de las lluvias que ocurren con mucha frecuencia. A lo largo de la carretera Puerto Maldonado-Iñapari se presenta pequeños tramos sin

afirmar que van en dirección este, es decir penetran hacia Bolivia, pudiéndose nombrar a:

**GRÁFICO 4**  
**RED VIAL LOCAL PAVIMENTADA O AFIRMADA**



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Cálculos, Instituto Peruano de Economía

Como se observa en el gráfico 4, el departamento de Madre de Dios, ocupa el puesto N° 16 a nivel nacional, con un 34.1% de vías asfaltadas o afirmadas, colocándolo debajo de la media nacional, lo que implica que gran parte de sus calles, avenidas y principales vías de acceso se encuentran en malas condiciones y que dificultan el proceso de desarrollo económico, social, educativo, de acceso a los servicios básicos, así como el desplazamiento de sus habitantes.

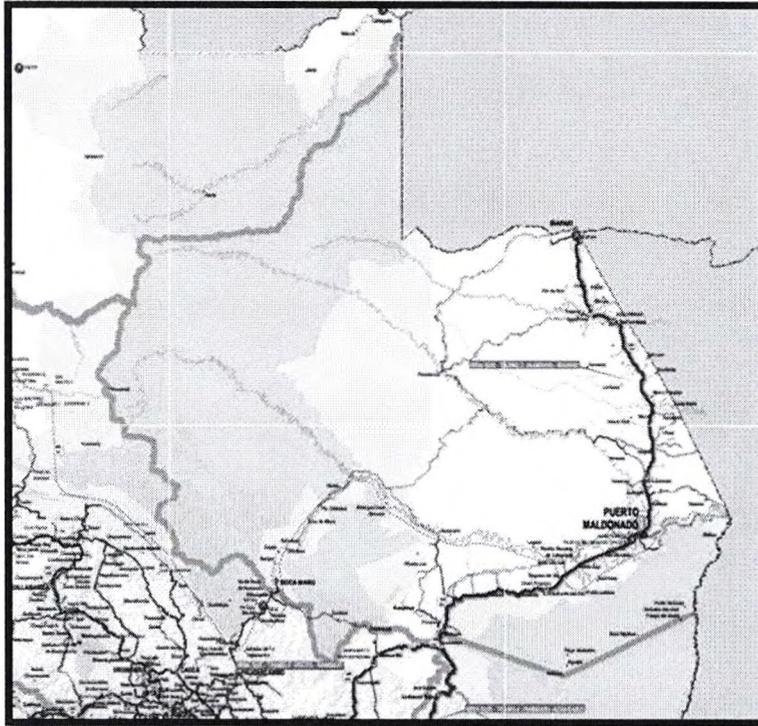
Tampoco cuenta con una red de buses articulada de manera transversal en las principales ciudades, ni mucho menos con una red de metro ni vías ferroviarias. A esto se suma que, la ciudad principal, Puerto Maldonado, no tiene la infraestructura vial correspondiente para toda su población, el porcentaje de asfaltado de vías son mínimos y los semáforos, escasos. En conclusión, la infraestructura que soporta el



transporte en las región, provincias, distritos, centros poblados y comunidades, es muy precaria y por debajo de las demandas generales.

GRÁFICO 5

MAPA DEL SISTEMA NACIONAL DE CARRETERA DE MADRE DE DIOS



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Oficina General de Planeamiento y Presupuesto

Como se puede apreciar, la región Madre de Dios carece de infraestructura de transporte, caminos y redes que permitan a la población estar conectada entre todas las localidades. Esto se debe a la existencia de pocos proyectos de inversión pública y privada, geografía accidentada, la misma que se denota en una variable a tomar en cuenta, así como sus áreas naturales protegidas y el hecho de considerarse como una zona alejada del centralismo de la capital del Perú.

En sus principales ciudades, localidades y centros poblados, la conexión mediante buses es muy limitada, primando al interior el uso de canoas y peque peque, en cuanto al transporte fluvial; en caso de las vías terrestres al no existir suficientes vías para el uso de vehículos, el transporte alternativo se ha convertido en la mejor opción para la movilización interna de sus habitantes, en especial los vehículos menores, mototaxis y motos lineales.

## **1.2 SITUACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR EN MADRE DE DIOS**

El departamento de Madre de Dios, es la segunda, a nivel nacional que cuenta con el parque automotor o cantidad de vehículos más reducido, esto debido a que no es el medio de transporte elegido por sus habitantes, por su alto valor, la poca capacidad adquisitiva de los habitantes y la poca utilidad para movilizarse en los caminos de este departamento.

**CUADRO 2**  
**PARQUE AUTOMOTOR EN CIRCULACION A NIVEL NACIONAL**  
**(2013 -2021)**

20.25 PARQUE AUTOMOTOR EN CIRCULACION A NIVEL NACIONAL, SEGUN DEPARTAMENTO, 2013-2021									
(Unidades)									
Departamento	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Total</b>	<b>2 287 875</b>	<b>2 423 696</b>	<b>2 544 133</b>	<b>2 661 719</b>	<b>2 786 101</b>	<b>2 894 327</b>	<b>3 004 308</b>	<b>3 070 704</b>	<b>3 186 730</b>
Amazonas	2 351	2 314	2 275	2 273	2 227	2 182	2 142	2 119	2 079
Áncash	27 542	29 573	31 213	33 542	34 923	36 190	37 703	38 725	40 373
Apurímac	4 083	4 139	4 192	4 216	4 177	4 120	4 048	3 975	3 929
Arequipa	149 892	164 302	176 315	187 929	200 560	211 735	222 491	229 266	241 743
Ayacucho	5 968	6 021	6 022	6 041	6 015	5 918	5 798	5 686	5 687
Cajamarca	21 461	22 664	23 740	24 943	26 224	27 674	29 036	30 014	32 765
Cusco	59 459	64 820	69 213	73 997	79 874	84 942	89 338	91 802	95 835
Huancavelica	1 300	1 315	1 286	1 286	1 259	1 235	1 210	1 186	1 163
Huánuco	14 261	14 911	15 648	16 382	16 915	17 367	17 991	18 075	18 269
Ica	26 398	26 439	26 715	27 092	27 423	27 558	27 970	27 923	27 958
Junín	59 019	61 933	64 576	67 049	69 760	72 316	74 947	76 284	78 821
La Libertad	172 968	178 433	183 931	190 073	196 040	202 558	208 882	213 166	223 529
Lambayeque	58 142	61 896	65 160	68 261	71 328	74 092	76 586	78 677	82 789
Lima 1/	1 498 037	1 590 755	1 674 145	1 752 919	1 837 347	1 908 672	1 982 650	2 025 227	2 090 001
Loreto	5 443	5 533	5 501	5 501	5 489	5 477	5 486	5 469	5 485
Madre de Dios	1 123	1 136	1 161	1 223	1 308	1 383	1 405	1 407	1 461
Moquegua	14 944	14 979	14 931	14 931	14 887	14 810	14 691	14 535	14 607
Pasco	7 108	6 956	6 804	6 804	6 660	6 545	6 441	6 790	7 402
Piura	46 029	49 576	52 390	55 060	57 740	60 006	62 419	64 836	69 457
Puno	43 477	45 056	46 200	47 696	49 387	51 041	52 689	53 692	55 720
San Martín	11 271	11 648	12 047	12 358	12 669	13 052	13 491	13 957	14 269
Tacna	45 960	47 180	48 201	49 382	50 858	52 161	53 271	53 978	58 892
Tumbes	3 320	3 372	3 415	3 451	3 423	3 375	3 313	3 246	3 181
Ucayali	8 319	8 745	9 052	9 310	9 608	9 918	10 310	10 669	11 315

1 Incluye la Provincia Constitucional del Callao.

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Sin embargo, la venta de motocicletas en todo el país, llegó a su pico máximo el año 2021, donde se vendieron el doble en comparación del año pasado. Según la Asociación Automotriz del Perú, (AAP), solo en 2021, se vendieron aproximadamente 426,000 vehículos menores en todo el país.

De estos, casi 292,000 fueron motos líneas o motocicletas, mostrando una variación muy relevante del 49,9% respecto al año 2020. Producto de la golpeada economía, generó que aumentara el desempleo, lo que ocasionó una búsqueda desesperada por generar trabajos precarios, como el reparto de comida o “delivery”, la motocicleta se convirtió en una opción válida para que las personas lleven ingresos a sus hogares.

**CUADRO 3**  
**REGISTRO DE MOTOCICLETAS POR DEPARTAMENTOS**  
**(2016-2021)**

20.40 REGISTRO DE MOTOCICLETAS, SEGUN DEPARTAMENTO, 2016-2021						
(Unidades)						
Departamento	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Total</b>	<b>162 982</b>	<b>162 738</b>	<b>166 490</b>	<b>273 052</b>	<b>417 317</b>	<b>404 961</b>
Amazonas	1 562	1 531	1 720	1 482	2 587	2 299
Áncash	3 175	2 930	2 975	4 553	6 158	7 992
Apurímac	995	1 094	1 007	1 315	2 667	2 784
Arequipa	4 083	4 099	3 873	13 156	18 751	21 352
Ayacucho	2 515	2 161	2 184	2 517	4 416	5 580
Cajamarca	8 622	8 947	9 041	9 155	12 715	17 080
Cusco	6 231	5 699	6 126	9 533	14 873	18 883
Huancavelica	411	373	363	453	379	390
Huánuco	7 382	6 394	5 506	6 400	8 546	9 318
Ica	4 405	4 865	4 995	5 307	7 235	9 541
Junín	8 048	7 787	7 789	10 059	18 863	20 974
La Libertad	7 246	6 523	7 050	12 308	18 331	21 571
Lambayeque	8 669	8 343	8 170	10 056	32 723	21 138
Lima 1/	47 327	50 619	51 659	130 292	187 534	164 422
Loreto	7 666	6 218	8 067	6 672	7 763	6 513
Madre de Dios	4 233	4 027	3 993	3 935	5 417	9 000
Moquegua	130	142	146	357	956	978
Pasco	324	245	236	250	737	696
Piura	11 141	10 867	12 617	13 155	19 966	24 745
Puno	6 265	6 147	6 180	7 658	12 435	14 492
San Martín	12 926	14 404	13 466	13 476	15 053	15 321
Tacna	1 290	1 149	1 082	2 387	3 859	7 032
Tumbes	228	497	325	285	670	576
Ucayali	8 108	7 677	7 920	8 291	14 683	11 284

Fuente: Superintendencia de los Registros Públicos (2022)

En el caso específico de Madre de Dios, con relación a la realidad nacional la venta de motocicletas que circulan en dicha región, se encuentra al nivel con la realidad del parque automotor. En esta parte del país, predomina el acceso y utilización de motocicletas, por sus condiciones geográficas, climatológicas y socio-económicas.

Así mismo, la accesibilidad económica para adquirir las motocicletas, tienen ciertas ventajas, debido a su portabilidad, se puede guardar en cualquier lugar del hogar, también el estacionamiento para ellas es más accesible, se gasta menos combustible y por supuesto, permite moverse con más facilidad por las calles, entre otros.

### 1.3 ANALISIS DE LA NORMATIVA PROPUESTA

Que, conforme a la normativa vigente la Ley 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores en su artículo 2 considera como vehículos aptos para el servicio público especial de pasajeros a aquellas unidades de *tres ruedas*, motorizadas y no motorizadas, que se encuentren acondicionadas para el transporte de personas o carga, previa autorización y licencia de conducir otorgada por la Municipalidad del lugar donde presten el servicio, conforme lo establezca el Reglamento correspondiente.

Que, el artículo 10, del Decreto Supremo 055-2010-MTC, Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados, en su modificación aprobada mediante Decreto Supremo 035-2019-MTC, nos dice que *"el servicio de transporte de personas en taxi solo puede ser brindado en vehículos de categoría M1, y la prestación de este servicio en vehículos menores solo en aquellos de categoría L5 (03 ruedas), resultando prohibida la práctica del servicio de taxi en cualquier vehículo de una categoría diferente"*; entendiéndose aquellos que refieren a dos ruedas.

Que, en respuesta a la prohibición realizada por el ente rector a nivel nacional respecto al uso de vehículos menores de dos ruedas como parte del sistema de transporte público de pasajeros; las autoridades del departamento de Madre de Dios, en atención a lo expuesto en líneas anteriores, en cuanto a la deficiente infraestructura y escasa presencia del transporte masivo de pasajeros en su jurisdicción, asumieron ante esto

velar por la necesidad de transporte para el desplazamiento de la población dentro del radio urbano; siendo que desde el año 1999, desde la vigencia de la Ley 27189, se encuentra solo permitido el uso de vehículos menores de tres ruedas para el desarrollo del servicio de taxi; situación que dista de la realidad diaria en varias de las provincias y distritos de Madre de Dios; lugar en la cual el transporte diario familiar

Que, la Municipalidad Provincial de Tambopata, emitió la actualmente vigente Ordenanza N° 010-2021-CMPT-SO, misma que rige en el departamento de Madre de Dios y que actúa de forma complementaria en cada uno de sus distritos. La norma en mención en su tercera disposición transitoria y complementaria, nos dice a la letra que *"el servicio de transporte público especial en vehículos menores correspondiente a la categoría L3 (motos lineales) solo podrá realizar la prestación del servicio hasta el 31 de diciembre del 2023, en estricto cumplimiento del artículo 26, inciso 1 del Decreto Supremo 058-2003-MTC y el Decreto Supremo 055-2010-MTC"*; normativas que señalan al vehículo menor de categoría L5 (tres ruedas) como el único vehículo menor permitido para el transporte de pasajeros, situación que no iría acorde a la realidad, modo y costumbre que a la fecha se vive en las diferentes provincias y distritos del departamento de Madre de Dios; razón a ello y al plazo que estaría próximo a vencer a finales del 2023, se podría resumir que ambos son los principales fundamentos que amparan la presente propuesta.

En ese sentido, la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, conforme a las facultades que le son conferidas, nos dice en su artículo 81, numeral 1.6, que corresponde a las Municipalidades la función de *"normar, regular y controlar la circulación de vehículos menores motorizados o no motorizados, tales como taxis, mototaxis, triciclos, y otros de similar naturaleza"*.

La Ley 27181, Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre, en su artículo 11, numeral 11.1 establece que *"La competencia normativa consiste en la potestad de dictar los reglamentos que rigen en los distintos niveles de la organización administrativa nacional. Aquellos de carácter general que rigen en todo el territorio de la República y que son de observancia obligatoria por todas las entidades y personas de los sectores público y privado, incluyendo a las autoridades del Poder Ejecutivo, sus distintas entidades y los gobiernos regionales o locales, serán de **competencia exclusiva del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.**"* Bajo ese

tenor, el numeral 11.2 del mismo cuerpo legal señala respecto a las competencias en materia del sector transporte que *“Los gobiernos locales emiten las normas complementarias para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial y de sus competencias, **sin transgredir ni desnaturalizar la presente Ley ni los reglamentos nacionales.**”*

Asimismo, en cuanto a las competencias de las Municipalidades Provinciales, el numeral 17.1 del artículo 17 de la Ley 27181, también precisa que *“las Municipalidades Provinciales, en su respectiva jurisdicción y de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales, tienen las siguientes competencias en materia de transporte y tránsito terrestre: (...) a) Emitir normas y disposiciones, así como realizar los actos necesarios para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial (...)”*.

Respecto a las competencias que recaen en las Municipalidades Distritales, el literal a) del numeral 18.1, del artículo 18, de la Ley 27181, refiere a que las Municipalidades Distritales tienen entre otras competencias: *“(…) las que los reglamentos nacionales y las normas emitidas por la Municipalidad Provincial respectiva les señalen y en particular, la regulación del transporte menor (mototaxis y similares)”*.

Por la motivación expuesta, se debe entender si bien la Municipalidad Provincial de Tambopata a través de la tercera disposición transitoria y complementaria de la Ordenanza N° 010-2021-CMPT-SO, viene procurando otorgar legalidad al servicio de taxi en motos lineales que se brinda en el departamento de Madre de Dios; conforme a la normativa vigente, no correspondería a dicho gobierno local permitir la circulación de este medio de transporte con la finalidad en mención; razón por la cual en atención a la urgencia de esta situación y en concordancia con el plazo establecido próximo a vencer (antes del 31 de diciembre de 2023), es de necesidad que el Congreso de la República intervenga en la legislación de una actividad que funciona como parte de la costumbre de un lugar y ante la necesidad de un pueblo que no cuenta con lo necesario para un correcto desplazamiento al interior de su propia localidad.

En ese entender, se debe mencionar que la Constitución Política del Perú, en el numeral 8 de su artículo 139 que refiere a los principios de la administración de justicia reconoce a la costumbre, como uno de los fundamentos del derecho, en cuanto a que no se puede

dejar de administrar justicia por vacío o deficiencia de la ley, en cuyo caso deben aplicarse los principios generales del derecho y el derecho consuetudinario.

Respecto a ello, Enrique Ghersi, precisa que *"en una sociedad existen simultáneamente distintos proveedores de normas y quien decide qué norma obedece es el individuo, que escoge entre distintos proveedores de normatividad, en función de sus costos y beneficios. En una sociedad hay leyes, pero también hay costumbres. Los individuos escogen a qué normas obedecen. Si cumplir con la ley es muy caro, pues no la obedeces, te desplazas de una fuente de derecho: la costumbre."*<sup>1</sup>

*"La costumbre deroga a la ley y el derecho no es lógico, pues, aunque la norma jurídica explique claramente una restricción, el ciudadano optará por la costumbre como fuente del derecho, por eso califica al derecho como praxiológica, una rama del conocimiento que estudia las acciones intencionales de las personas."*<sup>2</sup>

Martínez Roldán, nos dice que *"Las costumbres jurídicas son repeticiones uniformes y generalizadas de un determinado comportamiento, pero además dicho comportamiento se vive y acepta como algo obligatorio."*<sup>3</sup>

Carlos Arturo Hernández Díaz, en su artículo la costumbre como fuente del derecho, precisa que *"La costumbre local prima sobre la general del país, se desprende de la parte final del artículo transcrito y es coherente con la naturaleza de la costumbre, habida cuenta que la costumbre es creación cultural y mal podría imponerse la cultura nacional a la de cada uno de los pueblos que la integran"*<sup>4</sup>; doctrina que se asemeja a la situación que se tiene en el departamento de Madre de Dios, respecto al uso de las motos lineales, a diferencia con el resto de nuestro país.

Conforme a los fundamentos expuestos, la norma propuesta tiene como estructura un artículo único y dos disposiciones complementarias, detalladas según lo siguiente:

<sup>1</sup> Ghersi, Enrique. *La pirámide Kelsen es un embuste, según Enrique Ghersi (LP Pasión por el Derecho)*. YouTube (11 de febrero de 2022), 13:06 min

<sup>2</sup> <https://lpderecho.pe/fuentes-derecho-clasificacion/>

<sup>3</sup> Martínez Roldán, Luis. *Curso de Teoría General del Derecho*. Editorial Ariel Derecho, 4ta edición, 1994, pág. 163.

<sup>4</sup> <https://www.corteidh.or.cr/tablas/r28406.pdf>

PROPUESTA	FUNDAMENTO
<p><b><u>Artículo 1. Objeto de la Ley</u></b></p> <p>La presente ley tiene por objeto el ordenamiento y formalización del servicio de transporte público de pasajeros en vehículos menores motorizados de dos ruedas en el departamento de Madre de Dios, localidad que, debido a su geografía, deficiente infraestructura vial y bajo número de transporte público masivo de pasajeros en vehículos de categorías M-2, M-3, carece de un adecuado sistema para el desplazamiento de su población dentro del radio urbano.</p>	<p>Cabe indicar que se encuentra en vigencia la Ley 27189, Ley de Transporte público especial para pasajeros en vehículos menores, misma que solo permite la realización del servicio de taxi en vehículos de tres ruedas; por tal motivo y en razón a la realidad del departamento de Madre de Dios, lugar en el cual el transporte masivo en vehículos mayores no existe en el radio urbano, y en su lugar se viene utilizando el servicio de taxi en vehículos menores de dos ruedas, se precisa una excepcionalidad de forma complementaria, y por el plazo de 5 años, con el fin de contribuir al ordenamiento y formalización de las personas que ofrecen y reciben este servicio.</p>
<p><b><u>Artículo 2. Autorización excepcional</u></b></p> <p>Se autoriza el servicio de transporte público de pasajeros en vehículos menores motorizados de dos ruedas, en el departamento de Madre de Dios, de forma excepcional y complementaria al servicio público de transporte terrestre.</p>	<p>El plazo en mención ha sido considerado, conforme a los alcances de otras normas aplicadas solo al departamento de Madre de Dios como el Decreto Supremo 012-2017-EM, que dicta medidas para la atención de las solicitudes de Inscripción en el Registro de Hidrocarburos así como de los Informes Técnicos Favorables (ITF) para los establecimientos de venta al público de combustibles, en el departamento de Madre de Dios y zonas aledañas; modificada por el Decreto Supremo 010-2020-EM y el Decreto Supremo 010-2023-EM; y por la cual se</p>
<p><b><u>Artículo 3. Plazo de la autorización excepcional</u></b></p> <p>El plazo para de la autorización a que se refiere el artículo 2 de la presente ley, es de cinco años, pudiendo ser prorrogado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones previa evaluación del impacto de esta medida y los informes trimestrales que emitan las municipalidades provinciales y distritales del departamento de Madre de Dios.</p>	<p>El plazo en mención ha sido considerado, conforme a los alcances de otras normas aplicadas solo al departamento de Madre de Dios como el Decreto Supremo 012-2017-EM, que dicta medidas para la atención de las solicitudes de Inscripción en el Registro de Hidrocarburos así como de los Informes Técnicos Favorables (ITF) para los establecimientos de venta al público de combustibles, en el departamento de Madre de Dios y zonas aledañas; modificada por el Decreto Supremo 010-2020-EM y el Decreto Supremo 010-2023-EM; y por la cual se</p>

**Artículo 4. Regulaciones municipales**

Las municipalidades provinciales y distritales del departamento de Madre de Dios, en el marco de sus competencias, regulan el desarrollo del servicio de transporte en vehículos motorizados de dos ruedas, priorizando la seguridad ciudadana y la protección al pasajero, que conlleve a lo siguiente:

1. La identificación de los conductores y de los titulares de los vehículos menores, para efectos de la responsabilidad extracontractual.
2. El registro de las empresas u asociaciones prestadoras del servicio, quienes deberán presentar ante la municipalidad competente, la relación actualizada de sus asociados de forma mensual, así como el reporte de accidentes ocurridos.

prohíbe el registro de nuevos grifos en todo el departamento de Madre de Dios por el lapso de tres años, tiempo en el cual se realizarán evaluaciones mensuales a fin de confirmar si se debe continuar con su prórroga, situación que estamos repitiendo en esta propuesta, al ser un plazo utilizado en varias oportunidades por el Poder Ejecutivo en Madre de Dios, y se asume que conocen a cabalidad el fundamento.

Asimismo, tal y como el caso anterior el Decreto Supremo N° 017-2021-MINAM, que aprueba el Plan Integral Frente a la Minería Ilegal, cuya finalidad es enfrentar la minería ilegal en la región Madre de Dios y los distritos de Camanti y Ayapata, en las regiones de Cusco y Puno, promoviendo el desarrollo sostenible en dichas localidades; y que además tiene como uno de sus objetivos controlar las zonas de minería ilegal en el lapso de dos años.

Entre otros ejemplos a citar tenemos la aplicación de Cuotas de Hidrocarburos en el Régimen Complementario de Control de Insumos Químicos del Decreto Supremo N° 016-2014-EM y la segunda Disposición Complementaria Transitoria del Decreto Supremo N° 013-2015-EM, medida derogada, que tenía como objetivo limitar y evitar del desvío de combustibles a las actividades que directa o indirectamente pudieran ser utilizadas en la minería ilegal; y se

	<p>aplicaba en los establecimientos de venta al público de combustibles, consumidores directos y consumidores menores solo del departamento de Madre de Dios.</p> <p>Asimismo, mediante el Decreto de Urgencia N° 012-2010, se declara de interés nacional el ordenamiento minero en el departamento de Madre de Dios, y se establece continuar con la suspensión de petitorios mineros, prohibiendo la operación de dragas en los ríos de Madre de Dios y se define una zona de exclusión minera. En ese sentido y como medida complementaria mediante Decreto Supremo 071-2010-EM, se dispuso la suspensión de la admisión de petitorios mineros formulados sobre áreas extinguidas y las que se extingan en las zonas de minería aurífera, ahora comprendidas en las zonas de pequeña minería artesanal establecidas en el Anexo 1 del Decreto Legislativo 1100, con la finalidad de implementar las recomendaciones y acciones a desarrollarse en el marco del referido Decreto de Urgencia y la Resolución Ministerial 011-2010-PCM; normativa que sigue vigente hasta la fecha y que nuevamente solo se aplica al departamento de Madre de Dios.</p> <p>Por lo expuesto se entiende que el Estado peruano, reconoce la especial injerencia normativa que tiene este departamento ya sea por cualquiera de sus características que la hacen especial en</p>
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	cuanto a su tratamiento a diferencia de otras regiones del país.
--	------------------------------------------------------------------

## II. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACION NACIONAL

La autorización excepcional para el desarrollo del servicio de transporte público de pasajeros en vehículos menores motorizados en el departamento de Madre de Dios, tendría incidencia propia respecto a la Ley N° 27189, Ley del Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, en cuanto a lo establecido en su artículo 2, que refiere al carácter de los vehículos aptos para el servicio público especial de pasajeros en vehículos menores, mototaxis, y similares, complementario y auxiliar; y considera solo como aptos a los vehículos de tres ruedas, motorizadas y o motorizadas, conforme al Reglamento correspondiente, como parte de los medios de transporte vehicular terrestre; y el Decreto Supremo 055-2010-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados.

Razones por la cual no se requiere en cuanto a la presente propuesta la modificación expresa de las normas mencionadas en el párrafo anterior, sino más bien la regulación de una norma de carácter excepcional que pueda aplicarse solo al departamento de Madre de Dios, en merito a los fundamentos expuestos.

## III. ANALISIS COSTO – BENEFICIO

Respecto al análisis costo beneficio, se debe considerar que el servicio de taxi en vehículos de dos ruedas, actualmente es una realidad en todo el departamento de Madre de Dios, por lo que su aporte económico es notable para la dinámica de su entorno, en ese sentido también su importancia en el marco social de la población que desarrolla la misma y de los usuarios que hacen uso del servicio.

Por cuanto, cabe indicar que respecto a la posición del Estado que la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, señala en su artículo 3, que el objetivo de la acción estatal en materia de transporte y tránsito se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios, lo cual se condice con la realidad del departamento de Madre de Dios, que adolece de un sistema de transporte que cubra las necesidades

de los usuarios en el ámbito urbano; por lo cual el suprimir la modalidad de servicio de transporte en vehículos menores de dos ruedas, solo generaría malestar en la población en su día a día, quienes ya no podrían acceder de forma pronta y continua a un medio de transporte.

En ese entender y conforme los considerandos del Decreto Supremo N° 015-2017-MTC, que modifica el Reglamento Nacional de Administración de Transporte aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC y establece otras disposiciones, señalan que es necesario adoptar medidas temporales que permitan la prestación de los servicios de transporte de mercancías y el transporte del servicio regular de personas en el ámbito nacional y regional, acorde con la situación de las vías afectadas, suspendiendo aquellas obligaciones que, por tal motivo no puedan cumplirse, si bien este fundamento se dio en el contexto de la afectación de las vías por factores climatológicos, no obstante, es un claro precedente que demuestra que se pueden emitir normas de carácter temporal debido a la condición de las vías..

En ese entender, corresponde analizar a la provincia de Tambopata, misma que resulta en la más representativa del departamento de Madre de Dios, y que se divide políticamente en cuatro distritos: Tambopata, Inambari, Las Piedras y Laberinto. Cuenta con una superficie de 3,639,991.77 hectáreas, es decir el 42.73% de la región.

Dentro de esta provincia se encuentra la capital de la región, la ciudad más poblada y desarrollada: Puerto Maldonado, en esta zona la moto taxi y la moto lineal (dos ruedas), se han convertido en las principales alternativas para trasladarse en la ciudad, debido a que, su forma contribuye a movilizarse de manera abierta lo que permite no perjudicarse tanto con las altas temperaturas, así mismo, la rapidez, versatilidad, accesibilidad, costo y capacidad de trasladarse en espacios pequeños, genera que las motos líneas sean las preferidas por los usuarios, para utilizarlas como medio de transporte y así llegar de manera más rápida a sus destinos.

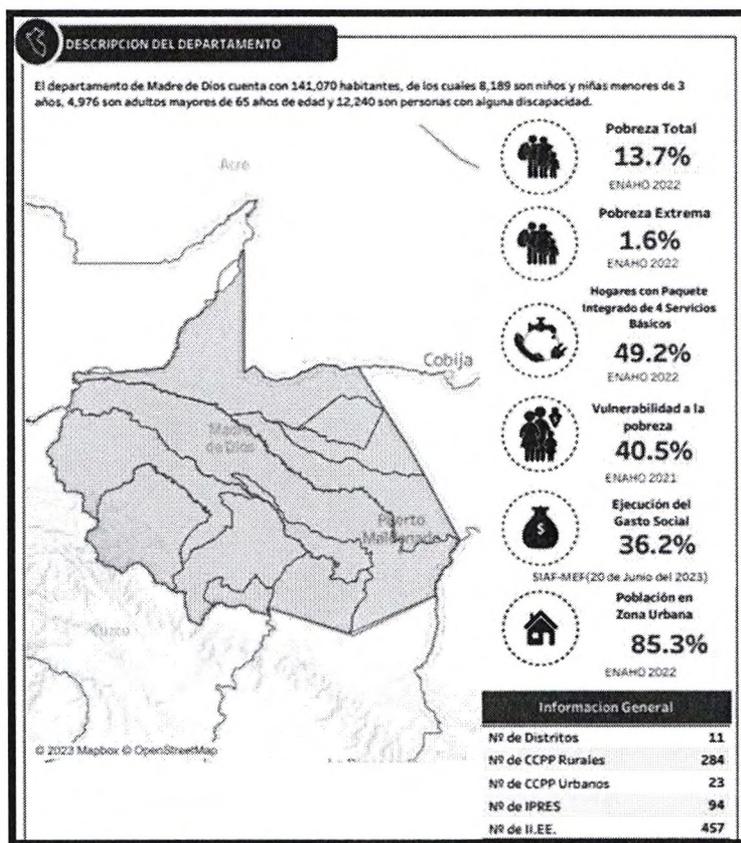
En la región Madre de Dios, existen tres Federaciones representativas, FEDTRUMD, FREMOMAD, FREDIM-MDD, las cuales agrupan aproximadamente a 15,000 trabajadores de transporte urbano en motos lineales y motocar, considerados en muchos casos como el principal soporte económico de sus respectivas familias. Así podemos mencionar que tanto la Municipalidad Provincial de Tambopata y la

Municipalidad Distrital de Madre de Dios, mediante documento formal dirigido al Congreso de la República han emitido opinión favorable respecto a la formalización del servicio en moto lineal, la misma que forma parte de su idiosincrasia y de la costumbre local, en mérito a que esta actividad moviliza una parte relevante de la economía y la producción general en Madre de Dios; por lo cual requiere del respaldo jurídico o normativo que los motive a seguir realizando sus acciones dentro del marco legal y de manera formal, prestando el servicio de transporte con todas las medidas de seguridad, higiene y salubridad, que les permita formalizarlos e incluirlos en una economía regulada, productiva y al servicio de sus usuarios de manera idónea.

Conforme a la información remitida por las Federaciones mencionadas en el párrafo anterior, se precisa que la infraestructura vial en la provincia de Tambopata, es de naturaleza deficiente y que para el desarrollo del servicio de transporte urbano solo cuenta con 24 vías pavimentadas en toda su longitud entre avenidas y jirones, teniendo a la fecha 12 vías sin pavimento, ni capa asfáltica en toda su extensión en lo que corresponde al cercado de la ciudad. Por lo que las vías pavimentadas apenas representan un aproximado del 25% de la red vial de toda la ciudad de Puerto Maldonado, situación que impide la modernización de los medios de transporte, así como su adecuación a las normas nacionales vigentes, no obstante, esta situación es de mejora en comparación con las provincias del Manu y Tahuamanu, lugares con sus respectivos distritos que demuestran peores condiciones viales.

Por otro lado, en lo que refiere al departamento de Madre de Dios, este cuenta con un indicador que, de manera potencial, se puede complicar sino se aplican medidas para su contención, el cual refiere a la variable de Vulnerabilidad a la Pobreza que es del 40.5%, que considera que solo el 49.2% de la población tiene acceso a los 4 servicios público básicos.

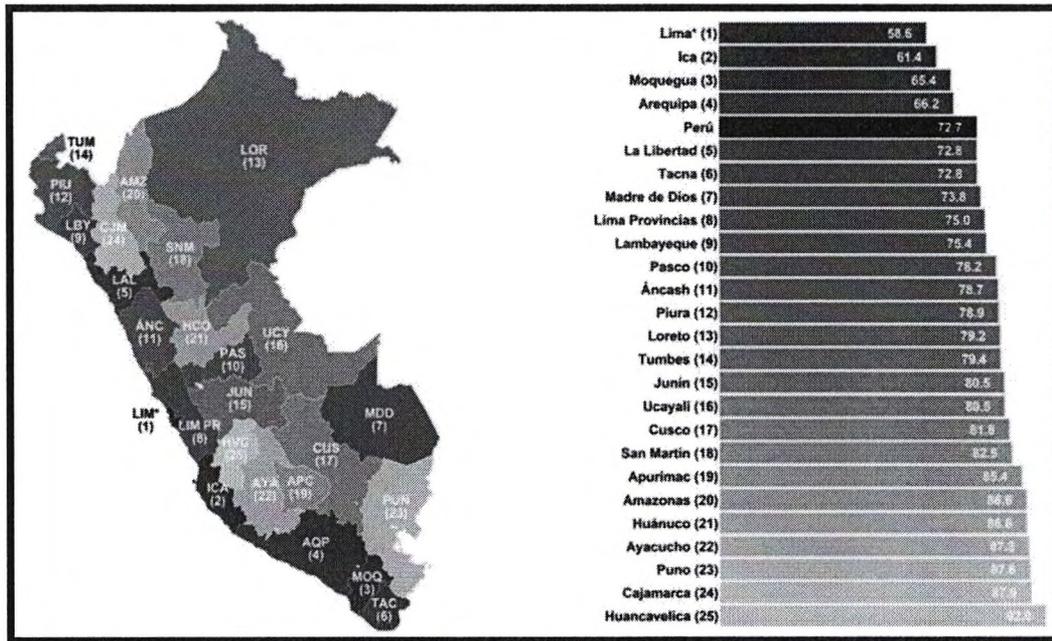
**GRÁFICO 5**  
**INDICADORES DEL DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS**



Fuente: Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social. Reporte de Indicadores Sociales del Departamento de Madre de Dios

Estas cifras pueden reducirse si se permite que puedan crearse mayor cantidad de autoempleos, por medio de la formalización de la moto lineal. Asimismo, la presente ley pretende reducir las cifras de informalidad en el empleo, esto debido a la alarmante cifra de empleo informal en la región que representa el 72.7% de la Población Económicamente Activa (PEA), ocupando el séptimo lugar a nivel nacional.

**GRÁFICO 6**  
**EMPLEO INFORMAL**  
 (Puesto entre 25 regiones, valor de la PEA)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática. Encuesta Nacional de Hogares (ENAHO)

Es crucial desarrollar medidas que permitan formalizar a los trabajadores del transporte del vehículo menor (motos lineales) con el fin de establecer mecanismos que permitan regular el servicio de transporte público y mejorar esta actividad económica que se encuentra muy presente y tiene un rol importante dentro de la región y de su capital.

Por ello, es importante que los requisitos sean los mismos que se les solicitan a los transportistas del vehículo menor de tres ruedas, especificado en la Ordenanza N°010-2021-CMPT-SO, con el fin de ofrecer un servicio, rápido, accesible, seguro y con las condiciones apropiadas para el usuario de este importante y mayoritario rubro en Puerto Maldonado.

La creación de mejores condiciones para el gremio de motos lineales, no solo tendrá efectos en la economía local, la empleabilidad, capacidad adquisitiva, sino también, permitirá fortalecer la lucha contra la inseguridad, delincuencia y criminalidad. Debido a que, al tener registrados en sistemas de información a estos transportistas del vehículo menor con dos ruedas, cumplir con los mecanismos de las exigencias legales permite

hacer un seguimiento más cercano y con esto evitar posibles actos delictivos hacia los usuarios del transporte, al conocer sus datos y movimientos.

Más aún, si se conoce que el nivel de criminalidad en la región se encuentra en el segundo lugar a nivel nacional, en cuanto al número de denuncias de delitos por cada 1,000 habitantes, con el 21,9%, según el Informe Competitivo Regional – INCORE 2020. Por otra parte, según las denuncias registradas por delitos y modalidades la Policía Nacional del Perú, realizó el siguiente reporte:

### GRÁFICO 7

#### DENUNCIAS REGISTRADAS POR DELITOS Y MODALIDADES EN FORMA MENSUAL DURANTE EL AÑO 2022, POR PARTE DE LA POLICIA NACIONAL DEL PERU (Enero – Julio)

<b>DENUNCIAS REGISTRADAS</b>	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SET	OCT	NOV	DIC	<b>TOTAL</b>
<b>CONTRA LA VIDA, CUERPO Y LA SALUD</b>	158	170	169	97	113	140	190	0	0	0	0	0	1,037
Homicidios	8	6	9	3	1	2	1						30
lesiones	150	164	160	94	112	138	189						1,007
<b>CONTRA LA FAMILIA (Violencia Familiar)</b>	349	264	363	205	302	241	253						1,977
<b>CONTRA LA LIBERTAD</b>	20	25	31	25	15	31	29	0	0	0	0	0	176
Violacion a la Libertad Personal	11	10	7	8	2	9	12						59
Violacion a la Libertad Sexual	9	15	24	17	13	22	17						117
Proxenetismo	0	0	0	0	0	0	0						0
<b>CONTRA EL PATRIMONIO</b>	177	163	247	181	264	281	233	0	0	0	0	0	1,546
Hurto simple y Hurto agravado	118	48	125	93	144	153	90						771
Robo simple y Robo agravado	54	38	33	30	31	42	41						269
Hurto y Robo de Vehiculos	1	49	60	38	68	69	72						357
Abigeato	0	0	0	1	0	0	1						2
Apropiacion Illicita	1	1	0	1	2	3	0						8
Estafas y otras defraudaciones	0	12	10	6	4	5	10						47
Daños simples y agravados	0	3	3	4	3	4	4						21
otros( Usurpacion)	3	12	16	8	12	5	15						71
<b>CONTRA LA SEGURIDAD PUBLICA</b>	25	73	141	70	82	155	106	0	0	0	0	0	652
Peligro Común	23	68	136	64	75	149	102						617
Trafico ilícito de drogas	1	1	4	6	2	3	1						18
Tenencia ilegal de arma (TIA)	1	4	1	0	5	3	3						17
<b>TOTAL</b>	<b>729</b>	<b>695</b>	<b>951</b>	<b>578</b>	<b>776</b>	<b>848</b>	<b>811</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5,388</b>

Fuente: Plan de Acción Regional de Seguridad Ciudadana, GOREMAD, 2023.



#### **IV. RELACIÓN DE LA INICIATIVA CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL**

La presente iniciativa legislativa tiene vinculación directa con la agenda legislativa en cuanto al objetivo III. Competitividad del país, y la Política de Estado 18. Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica, en cuanto a las normas referidas al transporte.