



**INFORME FINAL SOBRE LA SITUACIÓN DEL SECTOR
TRANSPORTE EN EL PERÚ Y PRONUNCIAMIENTO DE LA
COMISIÓN TÉCNICA DE TRABAJO RESPECTO A LA
PROBLEMÁTICA LABORAL EN EL SECTOR**

ABRIL DE 2007

1. ANTECEDENTES

En virtud a la iniciativa de la Central Autónoma de Trabajadores del Perú - CATP, el Consejo Nacional de Trabajo y Promoción del Empleo acordó en su Sesión Ordinaria N° 73 derivar a la Comisión Técnica de Trabajo el análisis de la problemática que estarían atravesando los trabajadores del transporte terrestre por la aplicación del Decreto Supremo N° 033-2001-MTC – Reglamento Nacional de Tránsito Terrestre, modificado por el Decreto Supremo N° 032-2006-MTC, y del Decreto Supremo N° 009-2004-MTC - Reglamento Nacional Administrativo de Transporte, en cuanto a los siguientes puntos:

- La suspensión o inhabilitación de la licencia de conducir profesional por la acumulación de tres infracciones graves.
- El establecimiento de obligaciones para los trabajadores mediante Comisiones Mixtas de Trabajo sin la presencia de representantes de ellos, es decir, no existe diálogo social.

Por tal motivo, la Comisión Técnica de Trabajo del CNTPE llevó a cabo tres sesiones en las cuales abordó el tema en cuestión.

Así, en la Sesión Ordinaria N° 228 se realizó una presentación introductoria de la situación del Sector Transporte en el Perú a cargo de la Secretaría Técnica del CNTPE y se invitó a funcionarios del Ministerio de Transporte y Comunicaciones – MTC y del Comité Técnico Multisectorial encargado de analizar y proponer las medidas que tengan por finalidad mejorar las condiciones laborales y la formación profesional de los trabajadores dedicados al servicio de transporte¹, con el objeto de recoger las inquietudes suscitadas sobre este tema para ser analizadas en sus respectivas instituciones.

En dicha Sesión, los miembros de la Comisión acordaron diferir su pronunciamiento sobre el Reglamento Nacional de Tránsito Terrestre y el Reglamento Nacional Administrativo de Transporte, hasta después de la presentación del Informe Final trabajado por el Comité Técnico Multisectorial del MTPE.

Posteriormente, en la Sesión Ordinaria N° 233 se presentó el Informe Final del Comité Técnico Multisectorial en mención, el cual describe el marco normativo que rige el servicio de transporte urbano e interurbano de pasajeros e identifica los principales factores que intervienen en la problemática de dicho sector. Asimismo, presenta recomendaciones que buscan reducir la informalidad laboral enfocando específicamente la problemática de los sistemas de contratación, remuneración, estabilidad laboral y seguridad social.

Tomando como insumo el Informe antes mencionado, y la información que la Secretaría Técnica puso a disposición de los actores sociales referente al tema, el Sector Trabajador tuvo la iniciativa de elaborar un documento que recogiera recomendaciones para resolver la problemática laboral en el transporte público. Es así que en la Sesión Ordinaria N° 234 de la Comisión, el Sector Trabajador presentó el documento denominado *“Medidas para mejorar las condiciones laborales y formación profesional de los trabajadores del servicio de transporte urbano e interprovincial de pasajeros”*, sobre el cual los Sectores Empleador y Trabajo emitieron un pronunciamiento, planteando un conjunto de recomendaciones referidas a la problemática del Sector Transporte.

¹ Este Comité fue constituido mediante Decreto Supremo N° 032-2005-TR, publicado el 08 de julio de 2005, integrado por (1) representante del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo (quien lo preside), (1) representante del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, (1) representante de la Municipalidad de Lima Metropolitana, (2) representantes de los gremios de chóferes y cobradores del servicio de transporte terrestre urbano e interurbano de pasajeros, (2) representantes de los gremios de empresas y cooperativas de transporte urbano e interurbano de pasajeros y transporte terrestre interprovincial de pasajeros, (1) representante de la Asociación Nacional de Municipalidades del Perú y (1) representante de los Gobiernos Regionales.



Finalmente, en la Sesión Extraordinaria N° 32, del 26 de abril de 2007, los miembros de la Comisión Técnica de Trabajo, atendiendo a la complejidad de la problemática bajo análisis, así como a la necesidad de promover el diálogo, acordaron adoptar un conjunto de recomendaciones para la búsqueda de soluciones concertadas que generen condiciones favorables para el desenvolvimiento de las relaciones laborales en el Sector Transporte.

En ese sentido, en la primera parte del presente informe se describe la situación del Sector Transporte, analizando la evolución y características del parque automotor a nivel nacional, el flujo de viajes y la demanda de transporte público y privado, así como algunos indicadores económicos y laborales, a fin de determinar la importancia de este sector en la economía del país. A partir de lo cual se pudo concluir que, aún cuando el parque automotor ha venido creciendo de manera importante en los últimos años, se encuentra constituido fundamentalmente por vehículos que cuentan en promedio con veintidós años de antigüedad en el caso del parque público. Por otro lado, se observó que el Producto Bruto Interno - PBI del sector transporte representa más del 4% del PBI total y ha crecido a una tasa promedio de 4,7% en el período 2003-2006. En lo que respecta a las características de la Población Económicamente Activa – PEA ocupada en este sector se aprecia que el 80% labora en condiciones de informalidad y que predominan los trabajadores del sexo masculino, menores de treinta años, con instrucción secundaria y con bajos niveles remunerativos.

En la segunda parte de este informe se incluye el documento presentado por el Sector Trabajador, denominado *“Medidas para mejorar las condiciones laborales y formación profesional de los trabajadores del servicio de transporte urbano e interprovincial de pasajeros”* y los pronunciamientos de los Sectores Empleador y Trabajo sobre dicho documento, planteando un conjunto de recomendaciones referidas a la problemática del Sector Transporte.

Por último, en la tercera parte de este documento se incluye el Pronunciamiento Final de la Comisión Técnica de Trabajo, el cual comprende un conjunto de recomendaciones para la solución de la problemática laboral en el Sector Transporte.

2. SITUACIÓN DEL SECTOR TRANSPORTE TERRESTRE EN EL PERÚ

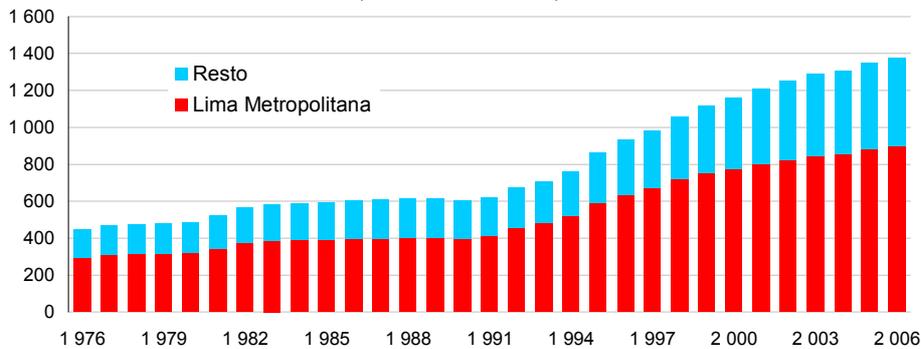
2.1 ESTRUCTURA

El parque automotor nacional se encuentra compuesto por cerca de un millón y medio de vehículos, los cuales se concentran fundamentalmente en Lima (65%) y son básicamente automóviles y station wagon (64%).

Entre el 2000 y 2006, el parque automotor ha crecido a una tasa promedio de 3% por año, manteniendo el ritmo creciente mostrado desde inicios de la década de los noventa, a partir de la eliminación de las restricciones a la importación de vehículos.

Sin embargo, la antigüedad promedio del parque privado bordea los 15,5 años y del parque público los 22,5 años, niveles que se ubican muy por encima de la antigüedad promedio vehicular de América Latina (10 años en promedio)².

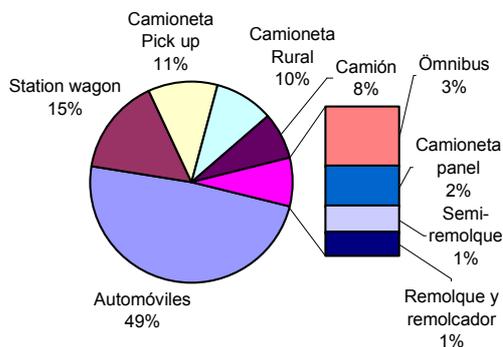
Perú: Evolución del Parque Automotor
(miles de vehículos)



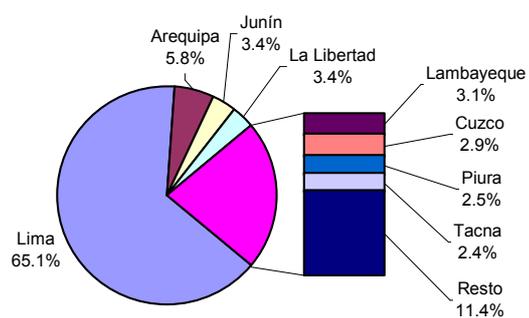
Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones; CIDATT

PARQUE AUTOMOTOR - 2006

Según clase de vehículos



Según departamentos



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones; CIDATT

Al analizar información referida a la generación y atracción de viajes en Lima Metropolitana, se observa que la zona Norte (22%) es la que más viajes genera, seguido por las Zonas Este (19%) y

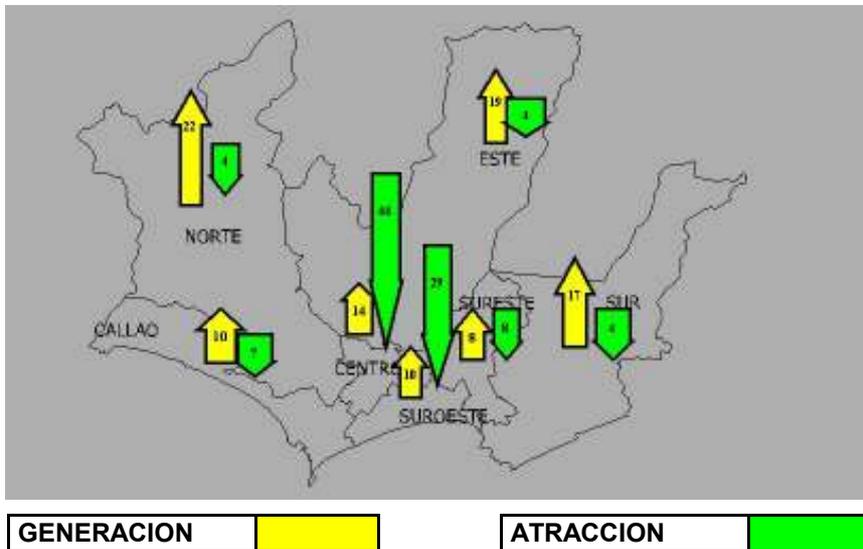
² Informe Riesgo de Mercado: Automotriz 2005, MAXIMIXE CONSULT.

Sur (17%), debido a que en dichas zonas reside la mayor parte de la población de Lima. En tanto, las zonas de Lima que más viajes atraen son la Zona Centro y Suroeste (73% de los viajes metropolitanos), debido a que concentran a los distritos con mayor actividad comercial, financiera e industrial, así como a la mayoría de instituciones públicas y privadas.

Ello refleja que la demanda de viajes tiene relación directa con la oferta actual del transporte público, cuyas rutas buscan atravesar permanentemente la Zona Centro de Lima Metropolitana, lo cual explica parte del caos vehicular existente.

Generación y Atracción de viajes en Lima Metropolitana				
Área	Generación		Atracción	
	N° de viajes	Part. %	N° de viajes	Part. %
Norte	788 177	22%	95 525	4%
Este	653 643	19%	100 306	4%
Centro	501 541	14%	1 058 287	44%
Sur_Oeste	350 662	10%	694 406	29%
Sur_Este	291 301	8%	194 424	8%
Sur	585 310	17%	99 265	4%
Callao	359 073	10%	170 851	7%
TOTALES	3 529 707	100%	2 413 064	100%

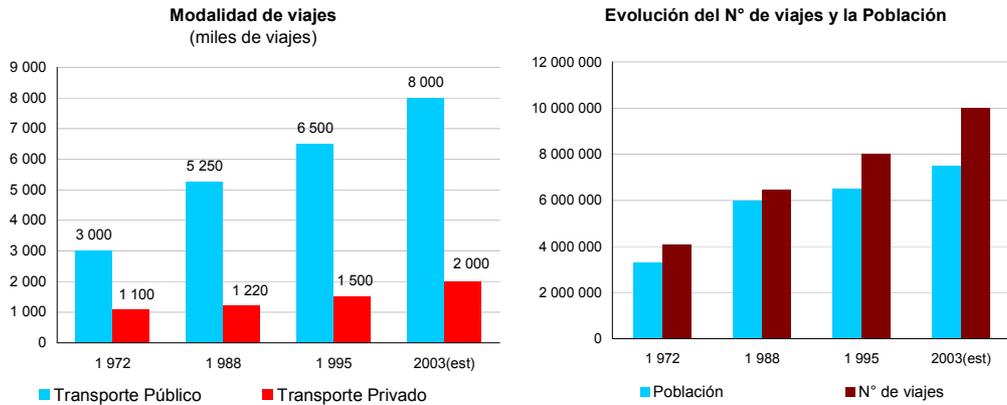
Fuente: Estudio Cuanto 1995, Mucipalidad Metropolitana de Lima



De otro lado, en Lima Metropolitana alrededor del 80% de los viajes metropolitanos se realizan a través del transporte público, en tanto, el 20% restante vía transporte privado. La mayor utilización del transporte público se explica por el mayor uso de la población de menores estratos socioeconómicos (82% de la población de Lima y Callao pertenecen a los Niveles Socioeconómicos C, D y E).



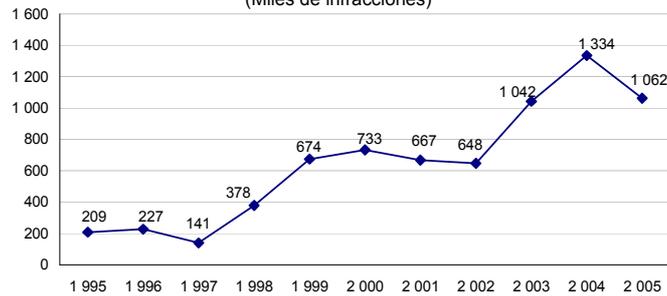
Demanda de Viajes en Lima Metropolitana



Fuente: Municipalidad Metropolitana de Lima

En lo que respecta a las infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito (IRNT) y al Reglamento de Transporte Urbano (IRTU), éstas han venido mostrando desde 1997 una tendencia creciente, siendo el 2003 y 2004, los años en los cuales se han registrado mayores incrementos en el número de infracciones.

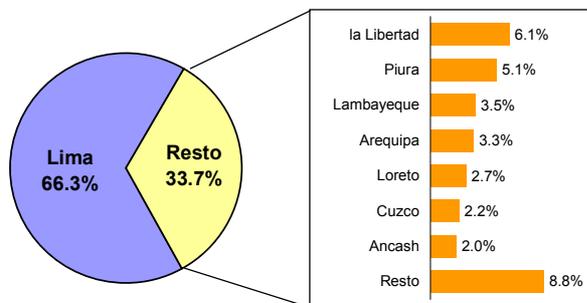
Perú: Infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito y al Reglamento de Transporte Urbano
(Miles de infracciones)



Fuente: PNP

Asimismo, en Lima se concentra el mayor número de infracciones al reglamento de tránsito (66,3%), lo cual guarda relación con el tamaño del parque automotor de Lima, que representa el 65% del parque automotor nacional.

Infracciones al Reglamento de Tránsito y al Reglamento de Transporte Urbano según Departamentos

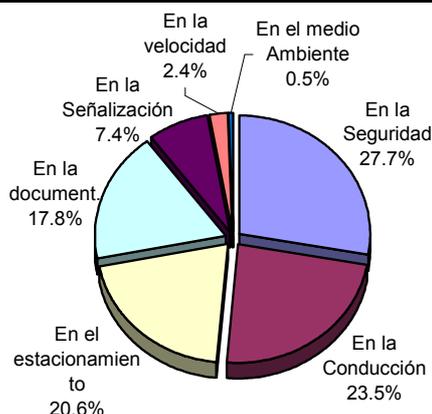


Fuente: PNP



Entre las infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito, las que son cometidas en contra de la seguridad representan el 28% del total de infracciones, seguido de las infracciones en la conducción (24%), el estacionamiento (21%) y la documentación (19%).

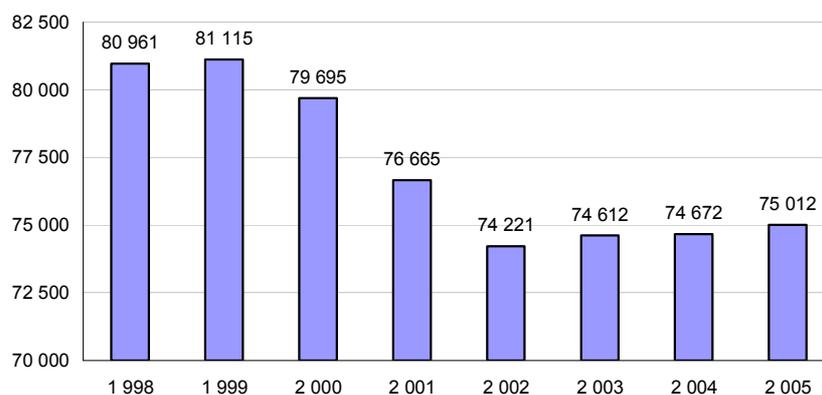
Perú: Infracciones al Reglamento de Tránsito según Tipo (%)



Fuente: PNP

Por otro lado, entre el 2002 y el 2005 los accidentes de tránsitos a nivel nacional han venido incrementándose ligeramente (0,4% promedio anual), revirtiendo a tendencia negativa mostrada en el periodo 1999-2001 (-2,1% promedio anual).

Perú: Evolución del N° de Accidentes de Tránsito



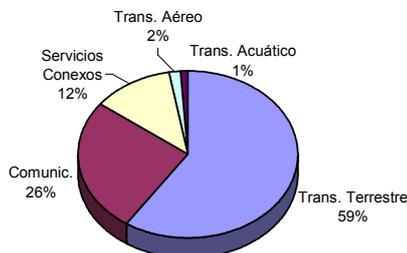
Fuente: PNP

2.2 PARTICIPACIÓN EN EL PRODUCTO BRUTO INTERNO

Al desagregar el producto bruto interno – PBI del sector transporte, almacenamiento y comunicaciones, se puede observar que el segmento transporte terrestre es el que más contribuye con cerca del 60%.



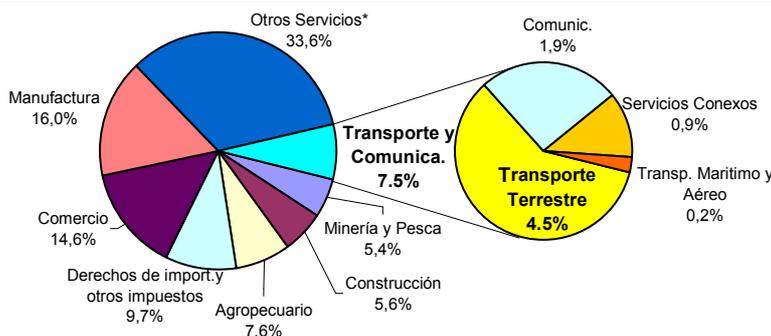
Participación de los subsectores en el PBI del sector transporte, almacenamiento y comunicaciones, 2004



Fuente: INEI, Información económica 1991 - 2004

Asimismo, si se replica este ejercicio para el caso del PBI total, queda en evidencia la importancia del sector transporte terrestre en la economía nacional, ya que representa el 4,5% de la producción total, contribuyendo con una proporción similar a la de los sectores minería y pesca (5,4%) y construcción (5,6%).

Participación del transporte terrestre en el PBI Total (2004)

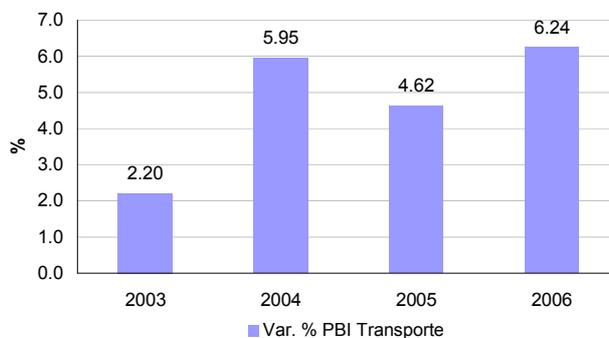


(*) Alquiler de vivienda, Servicios prestados a empresas; Restaurantes y hoteles; Servicios Personales; Servicios Gubernamentales; Financiero y seguros

Fuente: INEI

En lo que respecta a la evolución del PBI del sector transporte, se puede apreciar que en el período 2003 – 2006, éste ha tenido un crecimiento importante de 4,74% en promedio, lo cual revela un comportamiento similar al del PBI total.

Variación del PBI del Sector Transporte 2003 - 2006

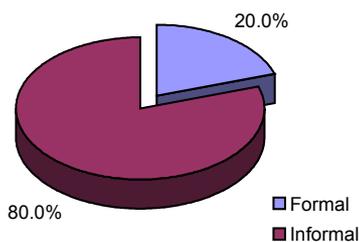


Fuente: INEI

2.3 CARACTERÍSTICAS DE LA PEA OCUPADA Y DE LAS EMPRESAS

El sector transporte, almacenamiento y comunicaciones registra una de las mayores proporciones de informalidad comparada al resto de actividades económicas, llegando a alcanzar en el año 2005 una tasa de alrededor del 80% de la población económicamente activa (PEA) ocupada en dicho sector.

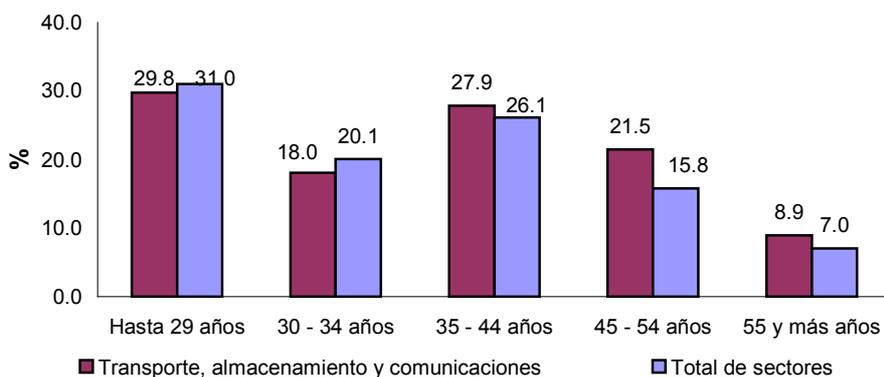
Lima Metropolitana 2005: Distribución de la PEA ocupada en el sector transporte, almacenamiento y comunicaciones



Fuente: MTPE, Encuesta de Hogares Especializada en Niveles de Empleo, 2005

Si se analiza el grupo de empresas de 10 a más trabajadores (sector formal) que operan en el sector transporte, almacenamiento y comunicaciones, se puede apreciar que la mayor concentración de la PEA ocupada, según grupos de edad, se ubica en los intervalos de hasta 29 años (30%) y de entre 35 a 44 años (28%), mostrando, en términos generales, una situación similar a la del total de actividades económicas.

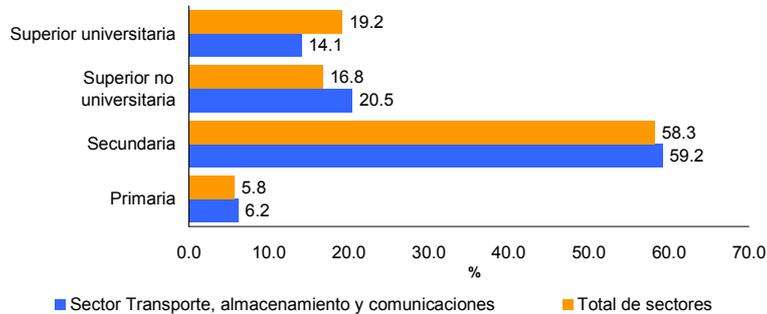
Lima Metropolitana 2002: Distribución de los trabajadores según edad en empresas de 10 a más trabajadores del sector transporte, almacenamiento y comunicaciones



Fuente: MTPE, Encuesta Nacional de Sueldos y Salarios, 2005

Respecto al nivel de educación alcanzado por los trabajadores que integran éste sector, se observa que el 65,4% cuenta como máximo con educación secundaria y sólo el 14,1% tiene educación superior, cifras que guardan concordancia con las correspondientes al total de la economía.

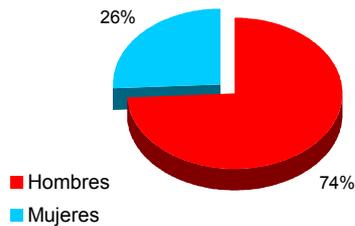
Lima Metropolitana 2005: Distribución de trabajadores según nivel educativo en empresas de 10 a más trabajadores del sector transporte, almacenamiento y comunicaciones



Fuente: MTPE, Encuesta de Hogares Especializada de Niveles de Empleo, 2005

Si la información con que se cuenta se desagrega según la variable sexo, resulta evidente que el grueso de la PEA ocupada en este segmento lo conforman los hombres (74%) y sólo la cuarta parte se encuentra integrada por mujeres, a diferencia del caso de la PEA ocupada total, donde alrededor del 44% son mujeres.

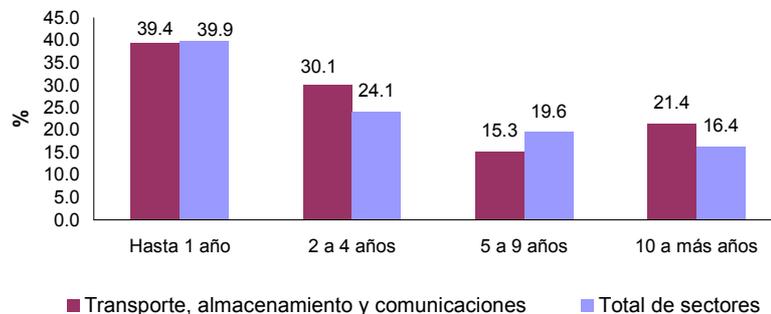
Lima Metropolitana 2005: Distribución de trabajadores según sexo en empresas de 10 a más trabajadores en el sector transporte, almacenamiento y comunicaciones



Fuente: MTPE, Encuesta Nacional de Sueldos y Salarios, 2005

En lo referido a la antigüedad de los trabajadores de este segmento se puede afirmar que cerca del 70% ha permanecido como máximo cuatro años en la misma empresa, lo cual sería un indicio de que existe un importante grado de rotación en este sector de la economía.

Lima Metropolitana 2005: Distribución de los trabajadores según su antigüedad en empresas de 10 a más trabajadores del sector transporte, almacenamiento y comunicaciones

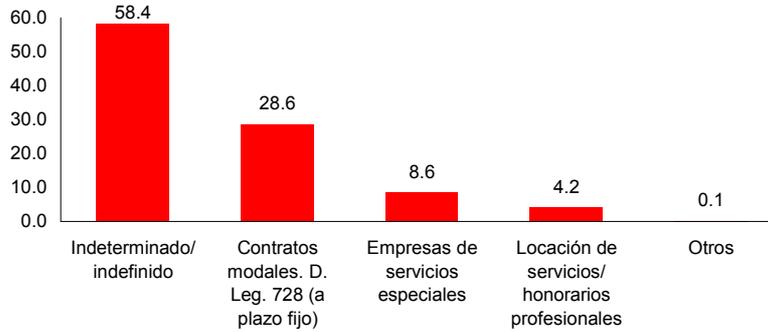


Fuente: MTPE, Encuesta Nacional de Sueldos y Salarios, 2005



Por otro lado, dentro del grupo que cuenta con algún tipo de contrato predominan aquellos que figuran en planilla, es decir los contratados de manera indefinida o sujetos a algún tipo de modalidad a plazo fijo, quienes representan el 87% de quienes integran este segmento.

Lima Metropolitana 2005: Distribución de trabajadores según tipo de contrato en empresas de 10 a más trabajadores del sector transporte, almacenamiento y comunicaciones

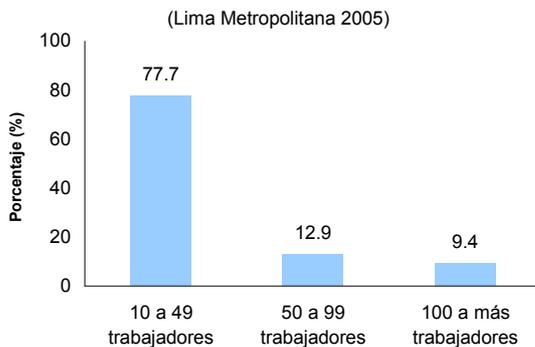


Fuente: MTPE, Encuesta Variación Mensual del Empleo, I trimestre-2006

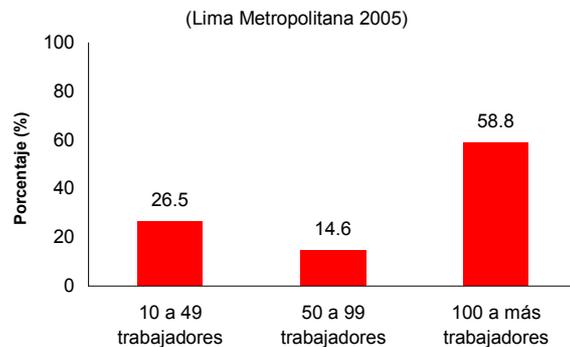
También es importante resaltar que si se excluye al segmento de la microempresa, se puede apreciar que el 73% de los trabajadores que pertenecen al sector transporte, almacenamiento y comunicaciones labora en la mediana y gran empresa, aun cuando sólo el 22% de las empresas que operan en dicho sector son medianas y grandes empresas. Esta distribución es similar a la que caracteriza al total de actividades económicas³.

Sector transporte, almacenamiento y comunicaciones

Distribución del número de empresas por tamaño ¹



Distribución del número de trabajadores por tamaño de empresa ¹



^{1/} Excluyendo a las microempresas (1 a 9 trabajadores)

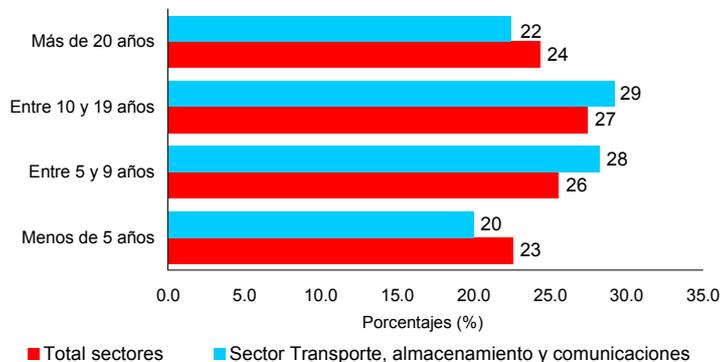
Fuente: MTPE - Hoja de Resumen de Planillas del Sector Privado, 2005

En lo referido a la antigüedad de las empresas del sector transporte, almacenamiento y comunicaciones con más de diez trabajadores, se puede afirmar que alrededor del 50% ha tenido un ingreso relativamente reciente al mercado de trabajo, ya que no posee más de diez años operando.

³ Excluyendo a las empresas de menos de 10 trabajadores (microempresas).



Lima Metropolitana 2005 : Distribución de las empresas de 10 a más trabajadores del sector transporte, almacenamiento y comunicaciones según antigüedad

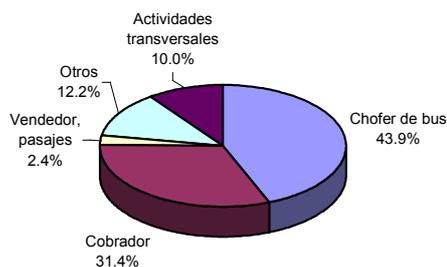


Fuente: MTPE - Hoja de Resumen de Planillas del Sector Privado, 2005

Por otro lado, si se analiza estrictamente al sector transporte según ocupaciones específicas, resulta evidente que predominan los choferes de bus y los cobradores, dado que representan en conjunto al 75,5% de la PEA ocupada en dicho sector.

Distribución de los trabajadores del transporte terrestre en empresas de 10 a más trabajadores

(Lima Metropolitana - I trimestre 2006)

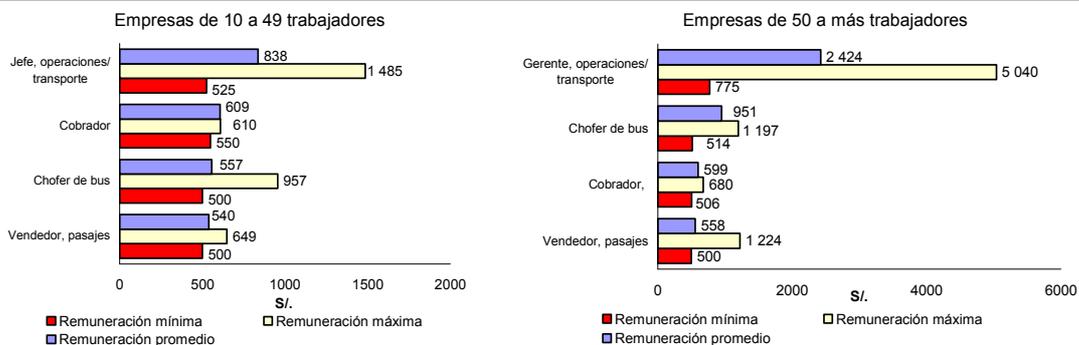


Fuente: MTPE, Encuesta de Remuneraciones por Ocupaciones Específicas - I trimestre 2006

Finalmente, en lo que respecta al nivel remunerativo promedio, se observa que en se sitúa alrededor de S/. 600 para las ocupaciones más representativas del sector, aunque mejora notablemente para el caso de los choferes de bus que trabajan en empresas de 50 a más trabajadores, llegando a percibir alrededor de S/. 1000 mensuales.



Lima Metropolitana I trimestre 2006: Remuneración bruta mensual por ocupaciones específicas en el sector transporte terrestre en empresas de 10 a 49 más trabajadores



Fuente: MTPE, Encuesta de Remuneraciones por Ocupaciones Específicas-I trimestre 2006



3. PRONUNCIAMIENTO DE LA COMISIÓN TÉCNICA DE TRABAJO DEL CNTPE SOBRE LA PROBLEMÁTICA DEL SECTOR TRMASPORTE Y LOS REGLAMENTOS NACIONALES DE TRÁNSITO TERRESTRE Y ADMINISTRATIVO DE TRANSPORTE

3.1 Consideraciones generales

La Comisión Técnica de Trabajo, en su Sesión Ordinaria N° 233 del 03 de abril de 2007, tuvo ocasión de conocer las conclusiones y recomendaciones formuladas en el Informe Final del Comité Técnico Multisectorial encargado de analizar y proponer las medidas que tengan por finalidad mejorar las condiciones laborales y la formación profesional de los trabajadores dedicados al servicio de transporte, el cual principalmente se pronunció respecto de las siguientes materias:

- La informalidad laboral del sector, que refleja a una clara desprotección de derechos fundamentales.
- El sistema remunerativo (pago a destajo), que conlleva a conductas irresponsables por parte de los transportistas.
- El sistema de contratación laboral y la falta de una adecuada protección contra el despido arbitrario.
- La amplitud de la problemática, que requiere de la intervención coordinada de varios sectores para la adopción de acciones multisectoriales (MTPE, MTC, MEF, MININTER, Municipalidades y Gobiernos Regionales).
- La necesidad de diferenciar la problemática del transporte interprovincial y el transporte urbano, de acuerdo a las particularidades propias de cada rubro y las entidades competentes para su regulación.

A partir de la información proporcionada por la Secretaría Técnica, mediante el *“Informe sobre la Situación del Sector Transporte Terrestre en el Perú”*, presentado ante la Comisión el 30 de enero de 2007, y el Informe Final elaborado por el Comité Técnico Multisectorial, presentado ante la Comisión el 03 de abril de 2007, en la Sesión Ordinaria N° 234 de la Comisión Técnica de Trabajo, del 10 de abril de 2007, los Sectores Trabajador y Empleador presentaron sus posiciones referidas a la problemática que estarían atravesando los trabajadores del transporte terrestre por la aplicación del Decreto Supremo N° 033-2001-MTC – Reglamento Nacional de Tránsito Terrestre, modificado por el Decreto Supremo N° 032-2006-MTC, y del Decreto Supremo N° 009-2004-MTC - Reglamento Nacional Administrativo de Transporte:

3.2 Pronunciamiento del Sector Trabajador

El Sector Trabajador presentó un conjunto de *“Medidas orientadas a mejorar las condiciones laborales y formación profesional de los trabajadores del servicio de transporte urbano e interprovincial de pasajeros”*, las cuales abarcan los siguientes ámbitos:

AMBITO	MEDIDAS PROPUESTAS	RESPONS.
Titularidad del empleador	<p>Se modifique el artículo 45° del D.S. N° 009-2004-MTC, a fin de establecer que las municipalidades provinciales y gobiernos regionales, son competentes para regular la titularidad de los vehículos que se oferten para el servicio de transporte de personas dentro de su correspondiente jurisdicción, los cuales deberán ser de propiedad en un cien (100) por ciento de las Empresas de Transportes Urbano e Interprovincial y estar registrado contablemente dentro de sus activos fijos, como condición para que le sea otorgada y/o renovada la concesión de ruta.</p> <p>Establecer un plazo 90 días para que las municipalidades provinciales y gobiernos regionales se adecuen a la aplicación de esa disposición.</p>	MTC y MTPE

<p>Contratación laboral</p>	<p>Se establezca mediante un Decreto Supremo refrendado por el MTC y el MTPE que las municipalidades provinciales y gobiernos regionales, incorporen como requisito para el otorgamiento y/o renovación de concesión de ruta, que los choferes y cobradores de las Empresas de Transporte Urbano e Interprovincial se encuentren adscritos al régimen laboral de la actividad privada.</p> <p>Asimismo, que las municipalidades provinciales y gobiernos regionales, incorporen como causal para la no renovación o cancelación de concesión de ruta de las Empresas de Transporte Urbano e Interprovincial, haber sido sancionado con multa en mas de tres oportunidades por la Autoridad de Trabajo.</p>	<p>MTC y MTPE</p>
<p>Responsabilidad de la Empresa principal</p>	<p>Se establezca mediante un Decreto Supremo refrendado por el MTC y el MTPE que la Empresa de Transporte Urbano o Interprovincial que contrate o subcontrate con terceros la realización de servicios correspondientes a su actividad principal, es responsable directo por el pago de los derechos y beneficios laborales y por las obligaciones de seguridad social de los trabajadores de las contratistas y/o arrendatarios.</p>	<p>MTC y MTPE</p>
<p>Licencia de conducir</p>	<p>Se modifique el D.S. N° 032-2006-MTC a fin de que se elimine la desproporcionalidad en la aplicación de la sanción de la retención de la licencia de conducir de los choferes que hayan incurrido en infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito, se devuelvan las licencias de conducir injustamente canceladas, y se suspenda el artículo 313 del Reglamento Nacional de Tránsito, D.S. N° 033-2001-MTC.</p>	<p>MTC</p>
<p>Remuneración mínima</p>	<p>Se garantice mediante un Decreto Supremo refrendado por el MTC y el MTPE que los trabajadores de las Empresas de Transporte Urbano o Interprovincial adscritos al régimen laboral de la actividad privada, tienen derecho a percibir una remuneración no inferior a la remuneración mínima, de acuerdo al status técnico profesional que establezca la Autoridad de Trabajo mediante Resolución Ministerial.</p>	<p>MTC y MTPE</p>
<p>Formación y capacitación</p>	<p>Se ejecute un Plan Piloto de Profesionalización Pública de los Trabajadores del Transporte, en coordinación con el Ministerio de Educación, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, y una Universidad Pública o Privada, que esté dirigido a la calificación y certificación de la profesionalización del trabajador del transporte, por un período no menor de un año.</p>	<p>ME, MTC, MTPE</p>
	<p>Se coordinen diversas acciones multisectoriales orientadas a la replica del Plan Piloto de Profesionalización de los Trabajadores del Transporte a nivel nacional, dentro de las jurisdicciones de la municipalidades provinciales y gobiernos regionales.</p>	<p>ME, MTC, MTPE, GR y GL</p>
<p>Inspecciones de trabajo</p>	<p>Se efectúen 500 inspecciones de trabajo inopinadas en Lima y 300 en el resto del país (400 en lo urbano e interurbano y 100 en lo interprovincial), coordinadas entre la Autoridad de Trabajo, el MTC, las municipalidades provinciales, los gobiernos regionales y los representantes de los gremios de los trabajadores del transporte, dirigida a las Empresas de Transporte Urbano e Interprovincial, a fin</p>	<p>MTPE, MTC, GL y GR</p>

	de verificar la existencia de una relación subordinada y dependiente de los choferes y cobradores, y la obligatoriedad de que dichos trabajadores se encuentren adscritos al régimen laboral de la actividad privada, gocen de remuneraciones, asignación familiar, vacaciones, gratificaciones, CTS, pago horas extras y reúnan de condiciones de seguridad y salud en el trabajo.	
Diálogo social	Modificar la Única Disposición Complementaria del D.S. N° 009-2004-MTC, a fin de incorporar a dos (2) representantes de los gremios de trabajadores del transporte urbano e interprovincial, dentro de la composición de la Comisión Técnica Mixta del Transporte Urbano e Interurbano, a constituirse en cada municipalidad provincial..	MTC
	Constituir mediante Decreto Supremo del sector Transportes y Comunicaciones, una Comisión Tripartita Permanente para revisar en su integridad la problemática del sector transporte terrestre de carga y pasajeros, integrado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, el Ministerio del Interior, los Gobiernos Regionales, las Municipalidades Provinciales, el INDECOPI, los gremios de los empresarios del transporte y los gremios de los trabajadores del transporte.	MTC
	Se garantice que el Consejo Nacional del Trabajo y Promoción del Empleo, como órgano tripartito de concertación de propuestas en materia laboral, sea consultado sobre las normas y reglamentos que incidan en las relaciones laborales de los trabajadores del sector transporte.	CNTPE

3.3 Pronunciamiento del Sector Empleador

Por su parte, el Sector Empleador reformuló la propuesta presentada por el Sector Trabajador, considerando que el pronunciamiento del CNTPE y el de sus Comisiones debe circunscribirse a temas de contenido o índole laboral, en razón de las competencias que la Ley del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo (Ley N° 27711) y el Reglamento Interno de Organización y Funciones (Decreto Supremo N° 001-2005-TR) le confieren.

En tal sentido, el Sector Empleador propuso que:

- El Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo inspeccione a las empresas de transporte urbano e interurbano de pasajeros, y aplicando las normas de trabajo vigentes, fiscalice a los propietarios de los vehículos que no llevan libros de planillas, y/o no registran a sus conductores y cobradores como sus trabajadores.
- Las empresas concesionarias de transporte urbano e interurbano de pasajeros que tercerizan los servicios, de acuerdo a ley, velen por el cumplimiento de las leyes laborales de sus contratistas.
- En las Comisiones que se constituyan sobre temas laborales en la actividad del transporte se incorpore a representantes de trabajadores y empleadores propuestos por el Consejo Nacional de Trabajo y Promoción del Empleo.
- El Consejo Nacional de Trabajo y Promoción del Empleo, como órgano tripartito de concertación de políticas en materia laboral, sea consultado sobre las normas y reglamentos que incidan en las relaciones laborales de los trabajadores del sector transporte.



3.4 Pronunciamiento del Sector Trabajo

a) Antecedentes

Por Resolución Suprema N° 032-2005-TR se constituyó el Comité Técnico Multisectorial encargado de analizar y proponer las medidas que tengan por finalidad mejorar las condiciones laborales y la formación profesional de los trabajadores dedicados al servicio de transporte urbano e interprovincial de pasajeros. Dicho Comité ha concluido sus funciones emitiendo su Informe Final.

En la Sesión Ordinaria del 21 de diciembre de 2006, el Consejo Nacional de Trabajo y Promoción del Empleo adoptó el acuerdo de derivar a la Comisión Técnica de Trabajo el pedido del Sector Trabajador para abordar la problemática laboral en el Sector Transporte.

En Sesión Ordinaria de la Comisión Técnica de Trabajo de fecha 10 de abril de 2007, el Sector Trabajador ha presentado para consideración del Sector Empleador y del Sector Gobierno el documento denominado "Medidas para mejorar las condiciones laborales y formación profesional de los trabajadores del servicio de transporte urbano e interprovincial de pasajeros", el mismo que ha sido elevado al Despacho Viceministerial de Trabajo para su opinión formal.

b) Análisis de la propuesta del Sector Trabajador

El Sector Trabajador ha presentado el documento denominado "Medidas para mejorar las condiciones laborales y formación profesional de los trabajadores del servicio de transporte urbano e interprovincial de pasajeros", el mismo que contiene 11 acciones de las cuales 7 involucrarían la participación del Ministerio de Trabajo.

Como cuestión previa es importante señalar que el reconocimiento de una relación laboral no se determina a través de una norma, sino a través de la verificación de los elementos esenciales de la misma (prestación personal, subordinación y retribución). El MTPE a través del Sistema de Inspección de Trabajo, garantiza el cumplimiento de los derechos sociolaborales y por ende, sanciona las relaciones laborales encubiertas.

Por otro lado, el tema de la informalidad del sector transporte, no atañe únicamente al MTPE (quien tiene a su cargo velar por el cumplimiento de las normas sociolaborales) sino también otros sectores cuya normatividad es aplicable al sector transporte. Sólo a través de la concepción integral del tema podrá postularse una solución acorde con la realidad del transporte.

Titularidad del Empleador: Modificación del artículo 45° del D.S. N° 009-2004-MTC

A través de la modificación del artículo 45° del D.S. N° 009-2004-MTC, se busca regular la titularidad de los vehículos que se oferten para el servicio de transporte de personas, las que deberán ser en un 100 por ciento de las empresas de transporte urbano e interprovincial de pasajeros.

De acuerdo a la Ley N° 27711, el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo ejerce competencia en materias de trabajo, empleo y micro y pequeña empresa. En ese sentido, este Despacho es de la opinión que sólo se puede intervenir en la creación de normativa que tenga que ver con las materias antes señaladas, por lo tanto la modificación del artículo 45° del D.S. N° 009-2004-MTC, corresponderá evaluarla al sector competente.

No obstante ello, este Despacho considera que, de presentarse un proyecto normativo

de modificación por parte del Sector Empleador o Trabajador, deberá derivarse al Ministerio de Transporte y Comunicaciones para su análisis y opinión correspondiente.

Contratación laboral

Bajo esta medida se busca que por Decreto Supremo las municipalidades y gobiernos regionales incorporen como requisito para el otorgamiento y/o renovación de concesión de ruta, que los choferes y cobradores de las Empresas de Transporte Urbano e Interprovincial se encuentre adscritos al régimen laboral de la actividad privada.

Asimismo, se procure que las municipalidades provinciales y gobiernos regionales, incorporen como causal para la no renovación o cancelación de concesión de una ruta de las Empresas de Transporte Urbano e Interprovincial, haber sido sancionada con una multa en más de tres oportunidades por la autoridad administrativa de trabajo.

Aunque no exista una norma expresa como la propuesta, ello no determina que los trabajadores del sector del transporte urbano e interprovincial de pasajeros se encuentren excluidos del régimen laboral privado, en tanto se pueda probar a través de una inspección laboral, acciones que corresponde tomar a este Ministerio.

Responsabilidad de la empresa principal

El Sector Trabajador propone que se establezca mediante decreto supremo que la empresa de transporte urbano o interprovincial que contrate o subcontrate con terceros la realización de servicios correspondientes a su actividad principal, es responsable directo para el pago de los derechos y beneficios laborales y por las obligaciones de seguridad social de los trabajadores, de los contratistas o arrendatarios.

La solidaridad se establece por ley, por lo cual debe ser el Congreso quien evalúe esta solicitud. No obstante ello, el tema de la responsabilidad sobre incumplimientos laborales es determinado a través de las inspecciones, en los casos en que realmente exista una relación laboral, dejando fuera aquellas en que efectivamente existe una tercerización o exista una dificultad extrema para determinarla.

Remuneración Mínima

La propuesta normativa comprende la expedición de un decreto supremo que los trabajadores de las empresas de transporte urbano o interprovincial adscritos al régimen laboral de la actividad privada, tengan derecho a percibir una remuneración no inferior a la mínima vital, de acuerdo al estatus técnico profesional que establezca la Autoridad Administrativa de Trabajo mediante Resolución Ministerial.

Al respecto, debemos señalar que no existe la necesidad de establecer por decreto supremo el derecho a remuneración mínima vital, dado que esta se encuentra establecida para todo trabajador del régimen laboral privado, a través del Decreto Supremo N° 016-2005-TR. Incluso en aquellos casos en que los trabajadores ganen a destajo que laboren en la jornada máxima legal o contractual deberán recibir la RMV, aún cuando su nivel de producción no sea suficiente para alcanzar dicha suma (artículo 3° de la Resolución Ministerial N° 091-92-TR del 08 de abril de 1992).

Corresponderá a las empresas de transporte cumplir con el Decreto Supremo N° 016-2005-TR, y al MTPE fiscalizar el cumplimiento oportuno de dicha norma.



Formación y Capacitación

Ejecución del Plan Piloto de Profesionalización Pública de los Trabajadores del Transporte, en coordinación con el Ministerio de Educación, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, y una universidad pública o privada que esté dirigido a la calificación y certificación de la profesionalización del trabajador del transporte, por un periodo no menor a un año.

Solicitan además se coordinen diversas acciones multisectoriales orientadas a la réplica del Plan Piloto de Profesionalización de los Trabajadores del Transporte a nivel nacional, dentro de las jurisdicciones de las municipalidades provinciales y gobiernos regionales.

El MTPE evaluará la posibilidad de llevar a cabo capacitaciones a través de la Dirección de Capacitación de la Dirección Nacional de Relaciones de Trabajo, en lo que respecta al conocimiento de los derechos laborales.

Inspecciones de Trabajo

El Sector Trabajador solicita se efectúen 500 inspecciones de trabajo en Lima y 300 en el resto del país, coordinadas entre la Autoridad de Trabajo, el MTC, las municipalidades provinciales, los gobiernos regionales y los representantes de los gremios de los trabajadores del transporte, dirigida a las Empresas de Transporte Urbano e interprovincial, a fin de verificar la existencia de una relación subordinada y dependencia de los choferes y cobradores, y la obligatoriedad de que dichos trabajadores se encuentren adscritos al régimen laboral de la actividad privada, gocen de remuneraciones, asignación familiar, vacaciones, gratificaciones, CTS, pago por horas extras y reúnan condiciones de seguridad y salud en el trabajo.

Al respecto debo señalar que la Dirección Regional de Trabajo y Promoción del Empleo, se encuentra llevando a cabo las acciones pertinentes a fin de establecer un plan aunado al de tolerancia cero, a fin de fiscalizar el cumplimiento de los derechos laborales de los trabajadores.

c) Recomendaciones

Tomando en consideración el Informe de la Comisión y las medidas propuestas por el Sector Trabajador, resulta necesario impulsar la conformación de comisiones multisectoriales a fin de evaluar de manera integral el problema de la informalidad del sector transporte.

De otro lado, por comunicaciones recibidas de otros gremios del sector transporte también se recomienda el análisis de la problemática de los trabajadores de transporte de vehículos menores (tres ruedas) o los llamados “mototaxis”, en los que, habría un grado de informalidad laboral.

4. PRONUNCIAMIENTO FINAL DE LA COMISIÓN TÉCNICA DE TRABAJO

Atendiendo a la complejidad de la problemática bajo análisis, así como la necesidad de promover el diálogo para la búsqueda de soluciones concertadas que generen condiciones favorables para el desenvolvimiento de las relaciones laborales y de los emprendimientos e iniciativas empresariales, la Comisión Técnica de Trabajo acuerda las siguientes recomendaciones:



1. Que en las Comisiones que se constituyan sobre temas laborales en la actividad del transporte, se incorporen a representantes de trabajadores y empleadores propuestos por el Consejo Nacional de Trabajo y Promoción del Empleo.
2. Que el Consejo Nacional de Trabajo y Promoción del Empleo, como órgano tripartito de concertación de políticas en materia laboral, sea consultado sobre las normas y reglamentos que incidan en las relaciones socio laborales de los trabajadores del Sector Transporte.

Asimismo, la Comisión Técnica de Trabajo estimó pertinente elevar a consideración del Pleno del CNTPE la conformación de una sub comisión al interior de la Comisión Técnica de Trabajo, invitando a representantes del Ministerio de Transporte y Comunicaciones y representantes de la Municipalidad Metropolitana de Lima para la búsqueda de solución a las siguientes materias:

- a) Definición de la titularidad del empleador.
- b) Licencia de conducir.
- c) Responsabilidad de la empresa principal.

La sub comisión emitirá el informe correspondiente en el plazo que estime el Pleno del CNTPE.