

Ley que establece la obligación de publicar datos abiertos en tiempo real del transporte público urbano e interurbano

Obliga a las autoridades de transporte, incluida la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, y a los operadores a publicar en estándares abiertos rutas, paraderos, horarios, tarifas y posición en tiempo real de los vehículos, con identificadores seudónimos rotativos que no permiten rastrear a conductores ni unidades concretas, como condición de las concesiones nuevas o renovadas.

Comisión (Cámara de Diputados): Infraestructura, Vivienda y Transportes (+ Modernización de la Gestión del Estado y Contraloría) · **Revisora (Senado):** En asuntos de Desarrollo Productivo, Energía y Minas, Infraestructura y Trabajo · **Prioridad:** media · **Costo fiscal:** bajo · **Plazo:** corto
Plan Perú 2050: Transportes, Ciudades Inteligentes, Transformación Digital

I. Exposición de motivos

Millones de personas se desplazan diariamente en transporte público en Lima, Callao y las principales ciudades del país, con largos tiempos de viaje e incertidumbre sobre rutas, frecuencias y tarifas. La Ley 30900 creó la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) con el objetivo de un sistema integrado; en las demás ciudades la competencia corresponde a las municipalidades provinciales. Muchos buses ya cuentan con sistemas de localización satelital por exigencias de fiscalización o de recaudo, y en el transporte interprovincial regular el Reglamento Nacional de Administración de Transporte (Decreto Supremo 017-2009-MTC) exige monitoreo satelital supervisado por la SUTRAN, pero no existe una obligación legal general de publicar esos datos de forma abierta y estandarizada para que ciudadanos, desarrolladores, investigadores y las propias autoridades los reutilicen. La ausencia de datos abiertos limita las aplicaciones de información al usuario, la planificación basada en evidencia, la evaluación del cumplimiento de frecuencias por los operadores y la integración tarifaria. A la vez, en un modelo frecuente de propietario-conductor y en un contexto de extorsión a transportistas, publicar la posición de unidades identificables por placa permitiría rastrear personas o focalizar vehículos, por lo que la apertura debe hacerse con identificadores seudónimos. El estándar GTFS y su extensión GTFS Realtime son ampliamente usados por ciudades de todo el mundo; el Reino Unido, mediante la Bus Services Act 2017 y el Bus Open Data Service, obligó a los operadores de buses a publicar horarios, ubicación y tarifas como datos abiertos.

II. Fórmula legal

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA ha dado la Ley siguiente:

LEY QUE ESTABLECE LA OBLIGACIÓN DE PUBLICAR DATOS ABIERTOS EN TIEMPO REAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO E INTERURBANO

Artículo 1. Objeto

La presente ley tiene por objeto mejorar la información al usuario, la planificación y la fiscalización del transporte público mediante la publicación obligatoria de datos abiertos estáticos y en tiempo real, con salvaguardas de protección de datos y seguridad.

Artículo 2. Ámbito y definiciones

2.1. La presente ley es aplicable a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, a las municipalidades provinciales en su competencia de transporte urbano e interurbano, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el transporte interprovincial regular de personas, y a los operadores concesionarios o autorizados de dichos servicios.

2.2. Para efectos de la presente ley se entiende por GTFS la especificación general de datos de transporte público (General Transit Feed Specification) y por GTFS Realtime su extensión para datos en tiempo real, o los estándares abiertos que los sustituyan.

Artículo 3. Datos estáticos

Las autoridades competentes publican y mantienen actualizados, en formato GTFS, las rutas, paraderos, horarios o frecuencias, tarifas y características de accesibilidad de los servicios de transporte público regular bajo su competencia.

Artículo 4. Datos en tiempo real

4.1. Los operadores de servicios cuya concesión, autorización o permiso se otorgue o renueve conforme al artículo 5 implementan sistemas de localización vehicular y transmiten a la autoridad competente la posición de sus unidades con la frecuencia mínima que establece el reglamento. Los demás operadores que cuenten con dichos sistemas también la transmiten.

4.2. La autoridad competente publica dicha información como datos abiertos en tiempo real, en formato GTFS Realtime, mediante interfaz de programación de libre acceso.

4.3. En el transporte interprovincial, la publicación se realiza a partir de la información del sistema de monitoreo satelital que los operadores ya transmiten conforme al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, sin crear una segunda transmisión.

4.4. La transmisión de los operadores a la autoridad se realiza por canales autenticados y cifrados, y los equipos de localización cumplen requisitos técnicos que dificultan la manipulación de la posición.

Artículo 5. Condición contractual y concesiones vigentes

5.1. Las concesiones, autorizaciones y permisos de operación de transporte público regular que se otorguen o renueven a partir de la entrada en vigencia de la presente ley incluyen como obligación del operador la provisión de los datos de los artículos 3 y 4, sin costo para la autoridad.

5.2. En las concesiones vigentes, la autoridad promueve la adenda correspondiente; mientras tanto, publica los datos de que disponga por fiscalización.

Artículo 6. Licencia y acceso

Los datos se publican bajo licencia abierta que permite su reutilización, incluso con fines comerciales, sin registro previo obligatorio y conforme al régimen general de datos abiertos vigente. La autoridad puede establecer límites técnicos razonables de uso de la interfaz y requerir credenciales de emisión automática e inmediata para el acceso en tiempo real, sin condicionar su otorgamiento.

Artículo 7. Protección de datos y seguridad

7.1. La información publicada no incluye datos personales de conductores ni de usuarios. Los datos de recaudo se publican solo de forma agregada y anonimizada, conforme a la Ley 29733, Ley de Protección de Datos Personales.

7.2. La posición en tiempo real se publica asociada a un identificador seudónimo del vehículo que se renueva periódicamente, sin placa ni identificación del conductor, y solo durante la prestación del servicio. La autoridad conserva la vinculación con la placa para fines de fiscalización.

7.3. En el transporte interprovincial, la posición se publica con el desfase o la generalización que determina el reglamento, previa opinión del Ministerio del Interior. La autoridad puede suspender temporalmente la publicación de rutas o unidades específicas por razones de seguridad, mediante decisión motivada.

Artículo 8. Uso para fiscalización y responsabilidad

8.1. Las autoridades competentes utilizan los datos en tiempo real para verificar el cumplimiento de rutas y frecuencias y publican indicadores de cumplimiento por operador en formato abierto.

8.2. El incumplimiento de los artículos 3 y 4.2 por la autoridad competente genera responsabilidad administrativa del funcionario a cargo, conforme al régimen disciplinario aplicable a la entidad.

Primera. Disposición Complementaria Final

Reglamentación. El Poder Ejecutivo, mediante decreto supremo refrendado por el ministro de Transportes y Comunicaciones y el presidente del Consejo de Ministros, reglamenta la presente ley en un plazo de noventa días hábiles contados a partir del día siguiente de su publicación, previa opinión de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, en el marco de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Segunda. Disposición Complementaria Final

Financiamiento. La implementación se financia con cargo al presupuesto institucional de las entidades involucradas, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

Única. Disposición Complementaria Transitoria

Gradualidad. La Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao y las municipalidades provinciales de ciudades con más de quinientos mil habitantes publican los datos estáticos en un plazo de doce meses y los datos en tiempo real en un plazo de veinticuatro meses, contados desde la entrada en vigencia del reglamento. Las demás autoridades lo hacen progresivamente según el cronograma que aprueba el reglamento.

III. Análisis costo-beneficio

El costo es acotado: la información de rutas existe en los actos de autorización y muchos vehículos ya cuentan con localización satelital; el esfuerzo está en estandarizar y publicar. En el transporte interprovincial se reutiliza el monitoreo satelital que ya supervisa la SUTRAN. Para operadores sin equipos, la obligación se exige en nuevas concesiones o renovaciones, evitando cargas retroactivas. Beneficios: aplicaciones de información al usuario desarrolladas por terceros sin costo para el Estado, menor tiempo de espera percibido, planificación de rutas basada en evidencia, fiscalización objetiva de frecuencias y base para la integración tarifaria. La seudonimización y el desfase de la posición protegen a conductores y unidades frente a extorsión sin costo relevante. No se presenta estimación monetaria por falta de estudios nacionales verificados. Costo fiscal estimado: bajo.

Normas que modifica

- Ley 30900, Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, funciones (sin modificación) — *complementa*
- Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, base de reglamentación — *complementa*
- Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, art. 81 (sin modificación) — *complementa*
- Ley 29733, Ley de Protección de Datos Personales, geolocalización seudonimizada — *complementa*

Entidades implicadas (quién hace qué)

- **ATU** (ejecutora): Publica datos estáticos y en tiempo real de Lima y Callao (arts. 3-4) y fiscaliza frecuencias (art. 8).
- **MTC** (reglamentadora): Refrenda el reglamento (DCF Primera) y publica datos del transporte interprovincial (arts. 2 y 4.3).
- **SUTRAN** (supervisora): Provee la información de monitoreo satelital interprovincial (art. 4.3).
- — (ejecutora): Publican datos de transporte urbano e interurbano (arts. 3-4) e incluyen la condición en concesiones (art. 5).
- **MININTER** (consultiva): Opina sobre desfase de la posición interprovincial (art. 7.3).
- — (regulada): Transmiten posición por canales autenticados (art. 4) como obligación contractual (art. 5).

Sujetos obligados: ATU, municipalidades provinciales, MTC y operadores de transporte público regular con concesión o autorización otorgada o renovada.

Beneficiarios: Usuarios del transporte público urbano e interprovincial, desarrolladores de aplicaciones, investigadores y autoridades de planificación.

Impacto económico estimado (confianza media; referencial, no oficial)

Tipo: neutro

Costo para el Estado: No cuantificable con información pública (bajo)

Horizonte: 2027-2031

Financiamiento: Presupuesto institucional de las entidades involucradas, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

Supuestos: La información de rutas existe en las autorizaciones y el monitoreo interprovincial ya se transmite a la SUTRAN; el costo es de estandarización y publicación con equipos existentes. Sin creación de plazas.

Beneficio para el Estado: Fiscalización objetiva de frecuencias y planificación basada en evidencia. No cuantificable con información pública.

Beneficio para la sociedad: Información al usuario mediante aplicaciones de terceros sin costo para el Estado; menor tiempo de espera percibido.

Inversión privada: Desarrollo de aplicaciones de movilidad sobre datos abiertos; no cuantificable.

Costo para privados: Equipos de localización para operadores con concesiones nuevas o renovadas; costo no cuantificado.

Riesgos: Baja calidad de datos de origen; resistencia de operadores en concesiones vigentes; seudonimización insuficiente.

Revisión especializada (asistida por IA, sobre la versión anterior)

- **Constitucional** — Conforme: Fija una obligación general de información sobre una competencia compartida (transporte urbano, art. 195.8 y Ley 27972) sin desplazar a las municipalidades, y aplica la condición contractual solo a concesiones nuevas o renovadas, respetando el art. 62. Compatible con la Constitución.
- **Técnica legislativa** — Con observaciones: Es una propuesta acotada, técnicamente clara y respetuosa del art. 62 de la Constitución, porque limita la condición contractual a concesiones nuevas o renovadas. Sus defectos son de técnica: encarga la reglamentación a un ministerio y no prevé consecuencias por incumplimiento de las autoridades.
- **Concordancia normativa** — Con observaciones: Normas citadas correctas (Ley 30900; Ley 27972). Sin duplicidad con norma vigente, pero se superpone con TAL-11, que modifica la Ley 30900 (art. 6-A) para que la ATU publique GTFS/GTFS Realtime: dos leyes regularían la misma obligación para Lima y Callao con plazos distintos. Debe concordarse también con la normativa de transporte interprovincial (D.S. 017-2009-MTC) y con IA-04.
- **Seguridad** — Con observaciones: Los datos de transporte en tiempo real tienen alto valor y bajo riesgo de privacidad si se excluyen datos de conductores. Sin embargo, la posición en tiempo real de unidades identificables, en el contexto de extorsión a transportistas y asaltos en carreteras, puede facilitar la focalización de unidades concretas; y la integridad del dato de localización es esencial si se usa para fiscalizar.
- **Derecho tecnológico** — Con observaciones: Propuesta clara, neutral ('GTFS o el estándar abierto que lo sustituya') y con referente correcto (Bus Services Act 2017 y BODS). Debe considerar que en el transporte urbano peruano muchos vehículos son operados por propietarios-conductores identificables, por lo que la posición en tiempo real asociada a placa es dato personal; aprovechar los datos GPS que SUTRAN ya recibe del transporte interprovincial; y anclar la competencia del MTC en la Ley 27181.

IV. Efecto de la vigencia de la norma

No modifica normas. Complementa la Ley 30900 (funciones de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao), la Ley 27181 (base de la reglamentación nacional de transporte), el artículo 81 de la Ley 27972, el Reglamento Nacional de Administración de Transporte (Decreto Supremo 017-2009-MTC), que se adecúa, el Decreto Legislativo 1412 y la Ley 29733. Es la norma de referencia sobre datos de transporte público; otras disposiciones sobre recaudo e integración tarifaria remiten a ella.

V. Indicador de éxito al 2031

A 2028, Lima, Callao y todas las ciudades con más de 500 000 habitantes publican GTFS estático validado; a 2031, al menos el 80% de la flota de transporte regular de esas ciudades publica posición en tiempo real con identificadores seudónimos.

Normas relacionadas

- Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) — https://leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016_2021/ADLP/Texto_Consolidado/30900-TXM.pdf
- Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades — <https://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes/27972.pdf>
- Decreto Legislativo 1412, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Gobierno Digital — <https://www.gob.pe/institucion/pcm/normas-legales/289706-1412>
- Decreto Supremo 029-2021-PCM, Reglamento del Decreto Legislativo 1412 (modificado, entre otros, por los DS 075-2023-PCM y 098-2025-PCM) — <https://www.gob.pe/institucion/pcm/normas-legales/1705101-029-2021-pcm>
- Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre — <https://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes/27181.pdf>

- Ley 29733, Ley de Protección de Datos Personales — <https://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes/29733.pdf>

Antecedentes

Por verificar en SPLEY: no se identificaron proyectos del periodo 2021-2026 sobre datos abiertos del transporte público.

Referencias internacionales

- Reino Unido: Bus Services Act 2017 (obligación de datos abiertos de buses) — <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2017/21/contents>
- Reino Unido: Bus Open Data Service (horarios, ubicación y tarifas en datos abiertos) — <https://www.bus-data.dft.gov.uk/>
- Unión Europea: Directiva (UE) 2019/1024, de datos abiertos y reutilización de la información del sector público — <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/policies/legislation-open-data>

Fuentes

- GTFS / GTFS Realtime, especificación abierta de datos de transporte público — <https://gtfs.org/>
- Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) — <https://www.atu.gob.pe/>
- Plataforma Nacional de Datos Abiertos — <https://www.datosabiertos.gob.pe/>

Propuesta ciudadana de libre uso — no es un proyecto presentado. Versión web:
<https://unimauro.github.io/agenda-legislativa-tech/p/GOB-11.html>