



AFIN N° 271- 2017
Lima, 24 de octubre de 2017.



Señor
Congresista Roy Ventura Ángel
Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones
Congreso de la República del Perú
Presente.-

Referencia: Proyecto de Ley N° 1719/2017-PE "Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU"

De nuestra consideración:

Por medio de la presente lo saludamos y a su vez damos respuesta a su solicitud de opinión al Proyecto de Ley N° 1719/2017-PE "Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU" (en adelante, el Proyecto).

Sobre el particular, consideramos que el Proyecto constituye una iniciativa de gran valor que debe ser considerada como un punto de partida para solucionar la problemática del transporte que sufre nuestra capital. En documento anexo, presentamos nuestros comentarios al Proyecto.

Por tal motivo, consideramos necesario que su Comisión otorgue un dictamen favorable al Proyecto, introduciendo modificaciones relacionadas a otorgar facultades a la ATU para regular el tránsito, elaborar un sistema de paraderos y sistemas inteligentes de transporte, así como facultades para combatir la informalidad de quienes prestan servicios de transporte sin autorización y en rutas indebidas.

Seguros de la atención que se servirá brindar a la presente, quedamos de usted, reafirmando nuestra disposición a colaborar con sus funciones.

Atentamente,



Gonzalo Prialé
Presidente



ANEXO: COMENTARIOS AL PROYECTO DE LEY N° 1719/2017-PE “LEY QUE CREA LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO (ATU)”

- La problemática y la justificación para la creación de una única Autoridad de Transporte Urbano (en adelante, ATU) para Lima y Callao resultan suficientes.
- La decisión de catalogar al servicio de transporte como un servicio público, es importante porque le otorga el carácter de exigibilidad en su cumplimiento.
- El diseño de la ATU debe articular todos los elementos que influyen en el sistema de transporte, es decir, todos los aspectos vinculados con la oferta y la demanda. Así, las políticas vinculadas al parque automotor, planificación de la ciudad, zonificación, reconversión de vehículos, control y sanción de la informalidad, sistemas de paraderos y sistemas inteligentes de transporte, influyen en el diseño y la labor del ATU.
- Las inversiones en infraestructura de transporte pueden ser encargadas a la ATU a partir de su creación. No para aquellas inversiones y contratos existentes. La concepción de los nuevos si podrían tener esta participación.
- La propuesta normativa del ATU debiera extenderse a optar por una autoridad de competencia nacional con incorporaciones, o fases de intervención temporal, según cada región del país, como se propone para Lima y Callao.
- La integración de los diversos sistemas de transporte debe incluir, en caso se desarrollen, a los teleféricos, infraestructura y servicios de movilidad urbana ya previstos pero no ejecutados a la fecha.
- Las políticas que defina la ATU en lo que respecta al sistema tarifario, integración, rutas, horarios, entre otros, serán de carácter obligatorio para todas las entidades del Estado que realicen inversiones en infraestructura y/o servicios públicos. De este modo, se requiere delinear claramente las competencias, a fin de evitar controversias e inacción.