



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
Secretaría General del Concejo



31059 936

Lima, **27 DIC. 2018**

OFICIO N° 1057-2018-MML/SGC

Señor Congresista
WULIAN MONTEROLA ABREGU
Presidente de la Comisión de Transporte y Comunicación
Congreso de la República
Edificio Víctor Raúl Haya de la Torre 3er. Piso - Plaza Bolívar
Lima.-



260334

Referencia: Oficio N° 1428-2017-2018/CTC-CR
(D.S. N° 155174-2018)

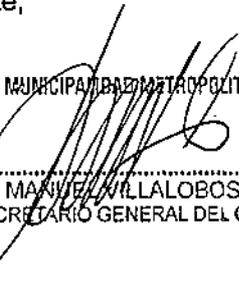
De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted por especial encargo del señor Alcalde Metropolitano de Lima, Luis Castañeda Lossio, en atención al documento de la referencia, mediante el cual solicita que nuestra entidad emita opinión legal sobre el Proyecto de Ley 2859/2017-CR, "Proyecto de Ley autoriza normar incentivos y/o exoneraciones a inversiones para el uso racional de infraestructura vial y dispone franjas horarias para circulación de vehículos de transporte de mercancía y/o carga en vías urbanas".

Al respecto, remito para conocimiento y fines, copias de los Informes Nos. 641-2018-MML/GTU-AL; 285-2018-MML/GTU-SETT-EYP y 155-2018-MML/GTU-SETT-EYP de la Asesoría Legal y de la División de Estudios y Proyectos de la Gerencia de Transporte Urbano, respectivamente.

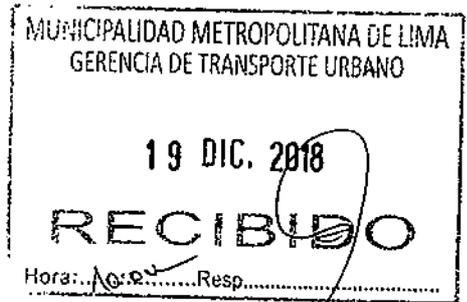
Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,

 MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA

.....
JOSÉ MANUEL WILLALOBOS CAMPANA
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO



Municipalidad Metropolitana de Lima
Gerencia de Transporte Urbano
Asesoría Legal



INFORME N° 641-2018-MML/GTU-AL

A : ELVIRA MOSCOSO CABRERA
Gerencia de Transporte Urbano - GTU

DE : FERNANDO PAZ JARA
Asesor Legal (e) - GTU

ASUNTO : Opinión legal sobre el Proyecto de Ley N° 2859/2017-CR, mediante el cual se propone el "Proyecto de Ley que autoriza normar incentivos y/o exoneraciones a inversiones para el uso racional de infraestructura vial y dispone franjas horarias para circulación de vehículos de transporte de mercancía y/o carga en vías urbanas"

REFERENCIA : a) Documento Simple N° 155174 – 2018

FECHA : Lima, 18 DIC. 2018

Mediante el presente, me dirijo a usted en atención al documento de la referencia y sobre la comunicación efectuada por el Congreso de la República del Perú sobre la solicitud de emitir opinión legal respecto del Proyecto de Ley N° 2859/2017-CR "Proyecto de Ley que autoriza normar incentivos y/o exoneraciones a inversiones para el uso racional de infraestructura vial y dispone franjas horarias para circulación de vehículos de transporte de mercancía y/o carga en vías urbanas".

I. ANTECEDENTES:

- 1.1 Mediante Oficio N° 1428-2017-2018-CTC/CR de fecha 25 de mayo de 2018, contenido en D/S 155174 – 2018, la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República (en adelante, Comisión de Transportes del Congreso) solicita a la Alcaldía de Lima la opinión legal sobre el Proyecto de Ley N° 2859/2017-CR, mediante el cual se propone la "Proyecto de Ley autoriza normar incentivos y/o exoneraciones a inversiones para el uso racional de infraestructura vial y dispone franjas horarias para circulación de vehículos de transporte de mercancía y/o carga en vías urbanas".
- 1.2 Que con proveído N° 1106 de fecha 25 de mayo de 2018 el Despacho de Alcaldía de Lima remite a la Gerencia Municipal Metropolitana con copia a la Gerencia de Transporte Urbano (en adelante GTU), el requerimiento realizado por la Comisión de Transportes del Congreso; conforme se indica en el párrafo anterior.
- 1.3 Por proveído de fecha 30 de mayo de 2018, el Despacho de la Gerencia de Transporte Urbano remite a la Subgerencia de Estudios de Tránsito y Transporte (SETT) el requerimiento de la Comisión de Transportes del Congreso a fin que este atienda lo requerido.
- 1.4 Mediante Proveído N° 3950-18 de fecha 30 de mayo de 2018, el Despacho de la Gerencia Municipal Metropolitana remite a la GTU el requerimiento de la Comisión de Transportes del Congreso a fin que esta de respuesta.
- 1.5 Que con Proveído de GTU de fecha 31 de mayo de 2018 el Despacho de la GTU remite a la Oficina de Asesoría Legal remite el requerimiento de la Comisión de Transportes del Congreso a fin que atienda lo requerido.
- 1.6 Por Memorando N° 425-2018-MML/GTU-AL de fecha 01 de junio de 2018 la Oficina de Asesoría Legal solicita a la Subgerencia de Estudios de Tránsito y Transporte (SETT) informe técnico sobre el Proyecto de Ley N° 2859/2017-CR "Proyecto de Ley que autoriza normar incentivos y/o exoneraciones a inversiones para el uso racional de infraestructura vial y dispone franjas horarias para circulación de vehículos de transporte de mercancía y/o carga en vías





Municipalidad Metropolitana de Lima
Gerencia de Transporte Urbano
Asesoría Legal

urbanas"; conforme a las atribuciones establecidas en el artículo 97-A del Reglamento de Organización y Funciones de la Municipalidad Metropolitana de Lima, aprobado por Ordenanza N° 812-MML y sus modificatorias, y en el marco de sus competencias.

- 1.7 Mediante memorando N° 2232-2018-MML/GTU-SETT de fecha 12 de noviembre de 2018, la SETT remite a la Oficina de Asesoría Legal el Informe N° 285-2018-MML/GTU-SETT-EYP de fecha 12 de noviembre de 2018, elaborado por la División de Estudios y Proyectos a fin de dar respuesta al requerimiento de opinión legal sobre el Proyecto de Ley 2859/2017-CR, mediante el cual se propone el "Proyecto de Ley que autoriza normar incentivos y/o exoneraciones a inversiones para el uso racional de infraestructura vial y dispone franjas horarias para circulación de vehículos de transporte de mercancía y/o carga en vías urbanas". Al respecto, la SETT i) considera importante establecer franjas horarias (restricciones) a la circulación de vehículos de carga y/o mercancías, el mismo que debe considerar pesos y vías; sin embargo, las prohibiciones y restricciones que se establezcan, requiere de un estudio técnico integral donde participen los actores involucrados del sector público y privado, considerando estar liderado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en calidad de autoridad competente para establecer restricciones de acceso al tránsito y/o al transporte en la Red Vial Nacional; y que ii) la Municipalidad de Lima dentro de su Jurisdicción estableció vías de libre circulación "Vías Corredores Libres", así como restricciones de horario por tonelaje vehicular en las "Vías del Centro Histórico", en la "Zona de Alto Riesgo" y en otras vías de circulación restringida", para la circulación de vehículos de transporte de carga y/o mercancías.

II. MARCO LEGAL:

- Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N°27972.
- Reglamento de Organización y Funciones de la Municipalidad Metropolitana de Lima, aprobado mediante Ordenanza N° 812-MML y sus modificatorias.
- Ordenanza N° 341-MML que aprueba el Plano del Sistema Vial Metropolitano de Lima.
- Decreto de Alcaldía N° 041.
- Ordenanza N° 1682-MML.
- Decreto de Alcaldía N°015-2016-MML.

III. CUESTIONES A EVALUAR:

En el presente informe se evaluará lo siguiente: (i) competencia de la Gerencia de Transporte Urbano; (ii) Aspectos comprendidos en el proyecto de ley y su exposición de motivos; y iii) El análisis técnico de la SETT del proyecto de ley.

IV. ANÁLISIS:

COMPETENCIA DE LA GERENCIA DE TRANSPORTE URBANO

- 4.1 El artículo IV del Título Preliminar de la Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N°27972, establece que los gobiernos locales representan al vecindario, promueven la adecuada prestación de los servicios públicos locales y el desarrollo integral, sostenible y armónico de su circunscripción.
- 4.2 El artículo 81° de la Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N° 27972, establece que las municipalidades provinciales en uso de sus funciones específicas y exclusivas norman, organizan y regulan el tránsito urbano de peatones y vehículos.
- 4.3 El numeral 7.1 del inciso 7 del artículo 161° de la Ley Orgánica de Municipalidades – Ley N° 27972, establece que: "La Municipalidad Metropolitana de Lima tiene las siguientes competencias y funciones metropolitanas especiales. 7.1) Planificar, regular y gestionar el transporte público (...)".
- 4.4 El numeral 7.2 del artículo 161° de la Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N°27972, señala que la Municipalidad Metropolitana de Lima tiene competencias y funciones especiales en



Municipalidad Metropolitana de Lima
Gerencia de Transporte Urbano
Asesoría Legal

materia de transportes y comunicaciones para planificar, regular y gestionar el tránsito urbano de peatones y vehículos.

- 4.5 El artículo 97° del Reglamento de Organización y Funciones de la Municipalidad Metropolitana de Lima, aprobado mediante Ordenanza N° 812-MML y sus modificatorias, la Gerencia de Transporte Urbano es "el órgano de línea responsable de formular, evaluar, conducir y supervisar los procesos de regulación del transporte regular y no regular, de tránsito y uso especial de las vías en el ámbito de la provincia de Lima, dentro del marco de los dispositivos legales aplicables".
- 4.6 Ordenanza N° 341-MML que aprueba el Plano del Sistema Vial Metropolitano de Lima; dónde se establece que la Municipalidad Metropolitana de Lima tiene a su cargo la ejecución, el mantenimiento, rehabilitación, remodelación, señalización horizontal y vertical, semaforización, ornato, publicidad y mobiliario urbano de las Vías Expresas, Arteriales y Colectoras del Sistema Vial Metropolitano, de los Intercambios Viales y de todas las vías del Cercado de Lima.
- 4.7 Decreto de Alcaldía N° 041 de fecha 18 de mayo de 2009 – Establece una red vial temporal para la circulación de vehículos de transporte de carga, en el que se indican las vías de libre circulación "Vías Corredores Libres", así como las restricciones de horario por tipo de vehículo en las "Vías del Centro Histórico", en la "Zona de Alto Riesgo" y en determinadas vías de "Circulación Restringida".
- 4.8 Ordenanza N° 1682-MML de fecha 14 de abril del 2013 – Regula la prestación del servicio de transporte de carga y/o mercancías en la provincia de Lima Metropolitana.
- 4.9 Decreto de Alcaldía N°015-2016-MML de fecha 26 de diciembre de 2016, – Precisa que corresponde a la Gerencia de Transporte Urbano, establecer restricciones a la circulación de vehículos que presten el servicio de transporte de carga y/o mercancías en la Provincia de Lima Metropolitana, en condiciones distintas a las establecidas en el DA 041-2009.
- 4.10 De la revisión del marco normativo, se puede verificar que la Municipalidad Metropolitana de Lima, a través, de la GTU, se encuentra facultada para regular la prestación del servicio de carga y/o mercancías y, en específico, de establecer restricciones a la libre circulación del transporte de carga y/o mercancía como los horarios de circulación por tipo de vehículo en las "Vías del Centro Histórico"; "Zona de Alto Riesgo" y "Vías de Circulación Restringida".

ASPECTOS COMPRENDIDOS EN EL PROYECTO DE LEY Y SU EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

- 4.11 Conforme al Oficio 1428-2017-2018-CTC/CR se puede advertir que la Comisión de Transportes del Congreso con fecha 25 de mayo de 2018, solicitó emitir opinión legal del proyecto de ley **"Proyecto de Ley que autoriza normar incentivos y/o exoneraciones a inversiones para el uso racional de infraestructura vial y dispone franjas horarias para circulación de vehículos de transporte de mercancía y/o carga en vías urbanas"** (en adelante, el Proyecto de Ley); la misma que tiene sustento en los artículos 76° del Reglamento del Congreso de la República.

- 4.12 Al respecto, de la revisión del Proyecto de Ley, se puede advertir lo siguiente:

PROYECTO DE LEY

[...]

AUTORIZA NORMAR INCENTIVOS Y/O EXONERACIONES A INVERSIONES PARA EL USO RACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DISPONE FRANJAS HORARIAS PARA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍA Y/O CARGA EN VÍAS URBANAS

Artículo 1°.- Modificación del párrafo 5.1 del artículo 5° de la Ley 27181 Ley de Transporte y Tránsito Terrestre



Modifíquese el párrafo 5.1 del artículo 5, de la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre N° 17181, el mismo que en adelante queda redactado de la siguiente forma:

***Artículo 5.- De la promoción de la inversión privada**

5.1 El Estado promueve la inversión privada en infraestructura y servicios de transporte, en cualesquiera de las formas empresariales y contractuales permitidas por la Constitución y las leyes. Para tal efecto, el Poder Ejecutivo norma incentivos y dispone exoneraciones hasta por un plazo de doce (12) años, en favor de los inversionistas privados cuya inversión coadyuven sustantivamente a la racionalización del uso de la infraestructura, así como su impacto positivo en las vías urbanas. [El subrayado y resaltado es nuestro]

5.2 El Estado garantiza la estabilidad de las reglas y el trato equitativo a los agentes privados de manera que no se alteren injustificadamente las condiciones de mercado sobre la base de las cuales toman sus decisiones sobre inversión y operación en materia de transporte.

5.3 Las condiciones de acceso al mercado se regulan por las normas y principios contenidos en la presente Ley y el ordenamiento vigente.

Artículo 2°.- Adición de Disposición Complementaria Tercera y Cuarta

Adiciónese las Disposiciones Tercera y Cuarta a la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27181, los mismos que quedan redactados de la siguiente forma:

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA

Tercera.- Franjas horarias de restricción a la circulación.

Constituyéndose un objetivo esencial, la racionalización del uso de la infraestructura de vías existentes y futuras; el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, sobre la base de las propuestas que obligatoriamente remiten los Gobiernos Regionales y las Municipalidades Provinciales, determina mediante Resolución Ministerial, las franjas horarias de restricción a la circulación de vehículos de transporte de carga y/o mercancía definidos en el Reglamento Nacional de Vehículos; la restricción debe tener un fundamento técnico, racional, ambiental y de calidad de vida de las personas que habitan cada urbe.

La primera remisión de propuestas por Gobiernos Regionales y Municipalidades Provinciales que se refiere al párrafo precedente, se efectúa dentro de los seis (06) meses contados desde la fecha de vigencia de la presente norma.

Las subsiguientes propuestas se remiten cada cuatro (años) dentro del último trimestre del cuarto año.

Vencidos los plazos a que se refiere el presente párrafo, el órgano rector a nivel nacional, con o sin las propuestas, procede a aprobar y publicar la respectiva Resolución Ministerial en un plazo de treinta días calendarios debiendo precisar la gradualidad de su aplicación.

Cuarta. Declaratoria de Interés Nacional e incentivos.

Declárese de interés nacional, la construcción y puesta en funcionamiento de la Red Nacional de Centro de Servicios al Transportistas – Truck Centers.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el sector responsable de la promoción, así como disponer las normas para la inversión privada en los referidos Centros de Servicios al Transportista – Truck Centers, y determinar la gradualidad de su implementación y desarrollo.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Superintendencia de Administración Tributaria – SUNAT aprueban los incentivos hasta por un plazo de doce (12) años, para los inversionistas privados que edifiquen, implementen, desarrollen, gestione y/o administren Centros de Servicios al Transportista – Truck Center; y a las personas naturales o jurídicas que dedicándose al transporte de carga y/o mercancías, usen dichos servicios, y para los que desarrollando informalmente dicha actividad, inicien y culminen el proceso de formalización que disponga el Poder Ejecutivo.

[...]

4.13 Al respecto, de la revisión de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley, se puede advertir lo siguiente:

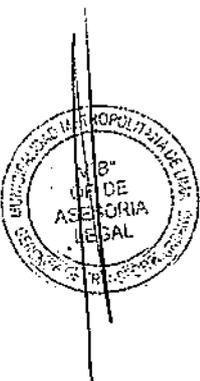
PROYECTO DE LEY

[...]

AUTORIZA NORMAR INCENTIVOS Y/O EXONERACIONES A INVERSIONES PARA EL USO RACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DISPONE FRANJAS HORARIAS PARA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍA Y/O CARGA EN VÍAS URBANAS

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

EL TRÁNSITO Y TRÁFICO VEHICULAR EN ALGUNAS CIUDADES DE PERÚ





Municipalidad Metropolitana de Lima
Gerencia de Transporte Urbano
Asesoría Legal

[...]

Para efectos de la propuesta legislativa, analicemos ahora el crecimiento del transporte de mercancías o carga y sus repercusiones en el tráfico en las urbes y en las vías nacionales, en las personas, en el trabajo, en la economía y en el ambiente.

Iniciaremos señalando que las empresas autorizadas para realizar transporte general de carga en el ámbito nacional, paso en el 2007 de 33,382 a 106,077 en el 2016, (...)

(...) "en los últimos años el sector del transporte de carga en el país presenta un incremento importante, gracias en gran parte a la existencia de centros productivos con una actividad económica propia relevante y la presencia de empresas cuya capacidad económica ha aumentado. Esto conlleva a la necesidad de adoptar la infraestructura logística del país a la nueva demanda de las empresas generadoras de carga, que empiezan a desarrollar emprendimientos logísticos de alta inversión, con objetivo de alcanzar los estándares de calidad que exige hoy en día el mercado globalizado." [El resaltado y subrayado es nuestro]

[...]

Según la oficina de Estadística del MTC, al 2016, el parque automotor de vehículos autorizados de transporte de carga general nacional, es de 277,422 constituyendo casi el 11% del total nacional de vehículos estimados al 2016; del total de vehículos de transporte de carga autorizados, corresponde a Lima la cantidad de 159, 714 unidades, es decir representa casi el 56% del total nacional de vehículos de transporte de carga autorizados estimados al 2016; le sigue Arequipa con 207,678; (...)

(...) "La congestión vial provoca pérdidas económicas como consecuencia del aumento en la cantidad de tiempo que la población dedica a los desplazamientos urbanos, de la suba de los costos del transporte y la distribución de bienes y servicios y del incremento de la cantidad de contaminantes que emiten los vehículos motorizados. El primer factor se refiere a que el tiempo que la población pierde en los congestionamientos viales disminuye la productividad y la calidad de vida. Se trata de tiempo que, de otra manera se podría utilizar para trabajar, estudiar o para realizar actividades recreativas o de descanso (...) En segundo factor tiene que ver con que la congestión vial aumenta los costos de transporte para las empresas porque aumenta el tiempo necesario para el traslado de bienes (...) [El resaltado y subrayado es nuestro]

Todo lo señalado anteriormente muestra la compleja situación que se da en las principales ciudades del país, entorno a la actividad del transporte que, si bien muchos estudios consideran los factores de transporte público versus transporte privado, a estos se debe sumar el factor transporte de mercancías o carga, bien sea por que el destino de la mercancía o carga está en la urbe o en el puerto como el caso de Lima y Callao, o porque las vías de la urbe constituyen paso obligatoria del transporte de mercancías o carga a fin de llegar a su destino final; a esto debemos añadir las medidas o dimensiones de dichos transportes y el hecho que discurren arbitrariamente a cualquier hora del día. [El resaltado y subrayado es nuestro]

Este último factor –el transporte de mercancías o carga– ha sido analizado a lo largo de la presente exposición de motivos, a fin de justificar la necesidad de adoptar medidas para ordenar planificar y aplicar los servicios logísticos en su tránsito por las urbes; buscando los efectos positivos siguientes:

- Disminuir la congestión vehicular, en especial, en horas de desplazamiento de los ciudadanos a sus centros de estudios y sus centros laborales.
- Reducir el tiempo de traslado de estudiantes y trabajadores.
- Bajar los niveles de contaminación ambiental.
- Mejorar los niveles de salud de la población.
- Contribuir con la seguridad ciudadana.
- Hacer efectivo y eficiente el traslado de mercancías y carga.
- Bajar los costos inherentes al transporte de mercancía y carga.

Estos efectos positivos se podrían alcanzar, si al ordenar al tránsito del transporte de mercancía y carga en las urbes, se adopta como primera medida, el establecimiento de franjas horarias en las que dicho tipo de transporte pueda circular; sin embargo esta medida debe venir acompañada o de la mano de una segunda medida, que es el establecimiento de una red nacional de estaciones de servicio al transportista, también llamados "Truck Center", que "son área de atención al transportista (talleres, gasolineras, hoteles, restaurante, lavado de camiones, etc) donde las actividades logísticas que se realizan normalmente no comportan agregación de valor"; definición esta, que se establece en el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte – Plan de Mediano y Largo Plazo (PMLP) de Agosto de 2014. [El resaltado y subrayado es nuestro]

[...]

- 4.14 De acuerdo a lo indicado en el Proyecto de Ley y su exposición de motivos, podemos indicar que la modificación del párrafo 5.1 del artículo 5° y la adición de Disposición Complementaria Tercera y Cuarta de la Ley 27181 Ley de Transporte y Tránsito Terrestre, tienen como





Municipalidad Metropolitana de Lima
Gerencia de Transporte Urbano
Asesoría Legal

propósito principal, **en primer lugar**, fijar los beneficios en los casos que la promoción de la inversión privada sea en infraestructura de transporte; en este caso el Poder Ejecutivo normará incentivos y dispondrá las exoneraciones por un plazo de 12 años, en favor de los inversionistas privados que promuevan el uso de infraestructura que tenga impacto positivo en las vías urbanas; **en segundo lugar**, a través de la disposición complementaria tercera y cuarta, se establece franjas horarias en las que el transporte de carga y/o mercancía podrá circular; la misma que deberá ir acompañada de una red nacional de estaciones de servicio al transportista (Truck Center) que comprende: talleres, gasolineras, hoteles, restaurante, lavado de camiones.

- 4.15 De acuerdo a lo antes expuesto, debemos indicar que corresponde hacer un análisis conjunto del proyecto de ley y su exposición de motivos junto con el Informe N° 285-2018-MML/GTU-SETT-EYP de la Subgerencia de Estudios de Tránsito y Transporte (en adelante la SETT) de la GTU; análisis que se hará en el apartado siguiente.

EL ANÁLISIS TÉCNICO DE LA SETT DEL PROYECTO DE LEY

- 4.16 Mediante Informe N° 285-2018-MML/GTU-SETT-EYP de fecha 09 de noviembre de 2018, la SETT indicó que la propuesta del Proyecto de Ley que considera la modificación del párrafo 5.1 del artículo 5° y la adición de Disposición Complementaria Tercera y Cuarta de la Ley N° 27181 Ley de Transporte y Tránsito Terrestre, hace mayor énfasis en lo siguiente:

(...) en el marco del Programa de Mejoramiento del Nivel de Transitabilidad de la Red Vial Nacional suscrito por el Gobierno del Perú con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), en el año 2014 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha elaborado el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte, Plan de Mediano y Largo Plazo (PMLP), formulando para la generación de este plan, una propuesta de Política Nacional en Logística, de cuyos objetivos, forma parte la creación de una red nacional de infraestructura logística integrada física y operacionalmente, y conectada a la red arterial de transporte.

(...) la implementación de esta red nacional de truck center aportaría para los futuros lineamientos de acción para mitigar la problemática que viene generando la operación de este sector de transporte sobre la red vial metropolitana y su interacción con el Callao; sin embargo, debe estar acompañada de redes, corredores y plataformas logísticas, teniendo en cuenta que mediante Resolución Ministerial N° 702-2016-MTC/01.02 del 02.09.2016, se declaró de interés nacional, la planificación, desarrollo y ejecución de los proyectos de infraestructura de transportes, dentro de los cuales se encuentra la Plataforma Logística Internacional de la zona de Ancón.

3.5 Sobre las franjas horarias de circulación de vehículos de transporte de carga y/o mercancías, se debe precisar, que se encuentra vigente el Decreto de Alcaldía N° 041-2009-MML, el mismo que dispuso que ciertas vías, sean consideradas como "Vías Corredores Libres" para la circulación de vehículos de transporte de carga ligera, mediana y pesada durante las 24 horas del día y sin necesidad de contar con la autorización de la Municipalidad Metropolitana de Lima. [El resaltado y subrayado es nuestro]

Esta norma ha contemplado también ciertas restricciones a la circulación de esta modalidad de transporte, estableciendo que en el Centro Histórico de Lima y en la zona de alto riesgo solo puedan circular vehículos de transporte de carga hasta 6.5 toneladas y dentro del horario de 9:00 a 18:00 – 23:00 a 06:00 y de 23:00 a 06:00, respectivamente. [El resaltado y subrayado es nuestro]

Asimismo, ha establecido como vías de Circulación Restringida a todas aquellas vías del Sistema Vial Metropolitano que no se encuentren comprendidas dentro de las vías contempladas para las "Vías Corredores Libres" y en aquellos que forman parte del Centro Histórico de Lima y la zona de alto riesgo, en las cuales se restringe la circulación de aquellos vehículos de transporte de carga mayores a 3.5 toneladas al horario de 6:00 a 9:00 y 18:00 a 21:00 horas, previa autorización de la MML (Actualmente y según la OM N° 1682, podrán estar autorizadas por el MTC).

Sin perjuicio de lo señalado en el numeral anterior y teniendo en cuenta problemática que viene generando la operación de vehículos de carga y/o mercancías, que por las propias características, físicas y de envergadura con relación a los demás vehículos genera situaciones de riesgo con gran posibilidad de accidentes de tránsito de consecuencias fatales, así como trastornos a la circulación y fluidez; se considera importante establecer franjas horarias (restricciones) a la circulación de vehículos de carga y/o mercancías, el mismo que debe considerar peso y vías. [El subrayado es nuestro]

Dicho estudio, debería tomar en cuenta las implicancias y afectaciones, así como definir futuras redes y corredores logísticos para la provincia de Lima y su interacción con el Callao y el resto del país, el mismo que servirá de herramienta para los futuros lineamientos de acción para mitigar la problemática que viene generando la operación de este sector de transporte sobre la red vial metropolitana.

Cabe señalar, que esta División realizó el análisis y evaluación a los Ejes Viales Carretera Panamericana Norte – Carretera Panamericana Sur – Carretera Central, con la finalidad de mejorar las condiciones de transporte, tránsito y fluidez en dichas vías, producto del cual se emitió el Informe N°155-2018-MML/GTU-SETT-EYP del 18.07.2018, el mismo que propone establecer restricciones por horario y tonelaje en dichos ejes





Municipalidad Metropolitana de Lima
Gerencia de Transporte Urbano
Asesoría Legal

viales a la circulación de vehículos de carga y/o mercancía fuera de la urbe de Lima Metropolitana; dicho informe fue remitido al Ministerio de Transportes y Comunicaciones por la Secretaría General de Concejo a través del Oficio N° 497-2018-MML/SGC del 30.07.2018. [El resaltado y subrayado es nuestro]

Por otro lado, para las acciones que se materialicen respecto a este sector de transporte, debe considerarse la futura creación de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU, la misma que absorbería las competencias respecto a transporte y tránsito de Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao. [El resaltado y subrayado es nuestro]

4.- CONCLUSIONES

4.1 (...) la opinión técnica considera importante establecer franjas horarias (restricciones) a la circulación de vehículos de carga y/o mercancías, el mismo que debe considerar pesos y vías; sin embargo, las prohibiciones y restricciones que se establezcan, requiere de un estudio técnico integral donde participen los actores involucrados del sector público y privado, considerando estar liderado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en calidad de autoridad competente para establecer restricciones de acceso al tránsito y/o al transporte en la Red Vial Nacional. [El resaltado y subrayado es nuestro]

[...]

4.2 (...) la Municipalidad de Lima dentro de su Jurisdicción estableció vías de libre circulación "Vías Corredores Libres", así como restricciones de horario por tonelaje vehicular en las "Vías del Centro Histórico", en la "Zona de Alto Riesgo" y en otras vías de circulación restringida, para la circulación de vehículos de transporte de carga y/o mercancías, según se describe en el ítem 3.4 del presente. [El resaltado y subrayado es nuestro]

4.17 Por lo antes expuesto, podemos indicar que la SETT considera importante afrontar la problemática presentada en el Proyecto de Ley (que viene generando la operación de vehículos de carga y/o mercancías en Lima Metropolitana) y que para ello, coincidiendo con el Proyecto de Ley, considera también adecuado establecer franjas horarias (restricciones) a la circulación de vehículos de carga y/o mercancías.

4.18 Asimismo, la SETT indica estar de acuerdo que una Red Nacional de Truck Center aportaría en la implementación de los futuros lineamientos de acción para mitigar la problemática que viene generando la operación de este sector en la red vial metropolitana y su interacción con el Callao; además la SETT considera que debe estar acompañado de redes, corredores y plataformas logísticas; conforme la Resolución Ministerial N° 702-2016-MTC/01.02 del 02.09.2016 que declaró de interés nacional la planificación, desarrollo y ejecución de los proyectos de infraestructura de transportes, dentro de los cuales se encuentra la Plataforma Logística Intermodal de la zona de Ancón.

4.19 Finalmente, debemos indicar que el Informe N°155-2018-MML/GTU-SETT-EYP de fecha 18 de julio de 2018, elaborado por la SETT, evaluó los Ejes Viales Carretera Panamericana Norte – Carretera Panamericana Sur – Carretera Central, con la finalidad de mejorar las condiciones de transporte, tránsito y fluidez en dichas vías. Asimismo, en el mismo documento se propone establecer restricciones por horario y tonelaje en dichos ejes viales a la circulación de vehículos de carga y/o mercancía fuera de la urbe de Lima Metropolitana. En ese sentido, la SETT considera que dicho informe servirá para dar mayores alcances al análisis que haga la Comisión de Transportes y Comunicaciones sobre el Proyecto de Ley N°2859/2017-CR.

CONCLUSIONES:

5.1 La Oficina de Asesoría Legal de la GTU concluye que el Informe N° 285-2018-MML/GTU-SETT-EYP de la SETT responde conforme al requerimiento de opinión legal efectuado por la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República sobre el Proyecto de Ley que considera la modificación del párrafo 5.1 del artículo 5° y la adición de Disposición Complementaria de la Ley N° 27181 – Ley de Transporte y Tránsito Terrestre.

5.2 La Oficina de Asesoría Legal de la GTU concluye que es importante contar un previo estudio técnico integral donde participen los actores involucrados del sector público y privado, considerando estar liderado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en calidad de autoridad competente) para establecer restricciones de acceso al tránsito y/o al transporte en la Red Vial Nacional - franjas horarias a la circulación de vehículos de carga y/o mercancías.

3



Municipalidad Metropolitana de Lima
Gerencia de Transporte Urbano
Asesoría Legal

- 5.3 La Oficina de Asesoría Legal de la GTU considera relevante el Informe N° 155-2018-MML/GTU-SETT-EYP para que la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República tome conocimiento de la propuesta de establecer restricciones por horario y tonelaje en los Ejes Viales "Carretera Panamericana Norte", "Carretera Panamericana Sur" y "Carretera Central" para la circulación de vehículos de carga y/o mercancía fuera de la urbe de Lima Metropolitana.

VI. RECOMENDACIÓN:

- 6.1. En consecuencia, esta Oficina de Asesoría Legal recomienda remitir adicionalmente copia de los Informes N° 155-2018-MML/GTU-SETT-EYP y N° 285-2018-MML/GTU-SETT-EYP de la SETT a la Gerencia Municipal Metropolitana de la Municipalidad de Lima; a fin que ésta a través de la Secretaría General del Concejo los remita a la Comisión de Transportes del Congreso de la República.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para reiterarle los sentimientos de mi mayor consideración y estima.

Atentamente,

Julio César Vallenás Rojas
Abogado

Visto el presente informe, el suscrito expresa su conformidad y hace suyo el mismo, en consecuencia, elévese el presente Informe a la Gerencia de Transporte Urbano para las acciones correspondientes de acuerdo a su competencia.

Fernando Paz Jara
Asesor Legal



MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
GERENCIA DE TRANSPORTE URBANO
Subgerencia de Estudios de Tránsito y Transporte

INFORME N° 285 -2018-MML/GTU-SETT-EYP

A : Ing. Julio Cesar Lavado Yarasca
Subgerencia de Estudios de Tránsito y Transporte

De : Ing. María Rosa Silva Lago
División de Estudios y Proyectos

Asunto : Proyecto de Ley N° 2859/2017-CR

Referencia : a) Documento Simple N° 155174-2018 (25.05.2018)
b) Memorando N° 425-2018-MML/GTU-AL (01.06.2018)

Fecha : Lima, 05 de Noviembre de 2018



Por medio del presente me dirijo a usted para hacer de su conocimiento lo siguiente:

1. ANTECEDENTES:

- 1.1 Mediante documento a) de la referencia, el señor Congresista de la República Roy Ventura Ángel Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, remite el Proyecto de Ley N° 2859/2017-CR - "Ley que autoriza normar incentivos y/o exoneraciones a inversiones para el uso racional de infraestructura vial y dispone franjas horarias para la circulación de vehículos de transporte de carga y/o mercancías en vías urbanas".
- 1.2 Con documento b) de la referencia la Oficina de Asesoría Legal solicita informe técnico del proyecto de Ley señalado en el párrafo que precede.

2. MARCO NORMATIVO:

- 2.1 Ordenanza N° 341-MML publicada el 06 de diciembre del 2001 Aprueba el Plano del Sistema Vial Metropolitano de Lima.
- 2.2 Ley N° 27972 de fecha 27 de mayo del 2003 Ley Orgánica de Municipalidades
- 2.3 Ordenanza N° 812 -MML publicada el 15 de setiembre del 2005 Reglamento de Organización y Funciones de la Municipalidad Metropolitana de Lima.
- 2.4 Decreto de Alcaldía N° 041 publicado el día 18 de mayo de 2009 Establece una red vial temporal para la circulación de vehículos de transporte de carga, en el que se indican las vías de libre circulación "Vías Corredores Libres", así como las restricciones de horario por tipo de vehículo en las "Vías del Centro Histórico", en la "Zona de Alto Riesgo" y en determinadas vías de "Circulación Restringida.
- 2.5 Ordenanza N° 1682 -MML publicada el 14 de abril del 2013 Regula la prestación del servicio de transporte de carga y/o mercancías en la provincia de Lima Metropolitana.

55



2.6 Decreto de Alcaldía N° 015-2016-MML de fecha 26.12.2016

Precisa que corresponde a la Gerencia de Transporte Urbano, establecer restricciones a la circulación de vehículos que presten el servicio de transporte de carga y/o mercancías en la Provincia de Lima Metropolitana, en condiciones distintas a las establecidas en el DA 041-2009.

3. ANÁLISIS:

3.1 El señor Congresista de la República Edmundo del Águila Herrera, presenta el proyecto de Ley que autoriza normar incentivos y/o exoneraciones a inversiones para el uso racional de infraestructura vial y dispone franjas horarias para la circulación de vehículos de transporte de carga y/o mercancías en vías urbanas.

3.2 En la exposición de motivos del proyecto de Ley, se indica que: *el crecimiento del parque automotor a nivel general en el ámbito nacional, y en particular en los últimos años el sector del transporte de carga en el país presenta un incremento importante, gracias a la existencia de centros productivos con una actividad propia relevante y la presencia de empresas cuya capacidad económica ha aumentado. Esto conlleva a la necesidad de adaptar la infraestructura logística del país a la nueva demanda de las empresas generadoras de carga, que empiezan a desarrollar emprendimientos logísticos de alta inversión.*

Un aspecto importante de la adaptación de la infraestructura logística a las demandas de las empresas generadoras de carga, son los denominados nodos logísticos, conocidos como cadenas logísticas que sirven para describir el esfuerzo de integración por parte de los que integran esa cadena, fabricantes, distribuidores, comerciantes y operadores logísticos.

Adicionalmente y de acuerdo al "Estudio de Viabilidad de una Red Nacional de Centros de Servicios al Transportista – Truck Centers¹" identifica la presencia de corredores logísticos consolidados al norte (Tumbes, Piura, Paita, Chiclayo, Chachapoyas, Yurimaguas con potencial de extenderse hasta Iquitos), centro a través de Huancayo hacia Pucallpa y Ayacucho y sur, entre Arequipa, Juliaca, Cusco y Puerto Maldonado.

Indica también, la evolución de las toneladas métricas de carga y/o mercancías entre los años 2010 al 2015 en terminales portuarios marítimos y fluviales (fuente Empresas Administradoras de Puertos Públicos) pasando de 30'121,419 en el 2010 a 38'981,644 en el 2015; siendo el Callao el de mayor crecimiento de 21'136,514 en el 2010 a 28'161,274 en el 2015.

Asimismo, manifiesta que según el INEI el parque automotor al 2015 era de 2'544,133 unidades, de los cuales Lima registra 1'674,000 (66%) de unidades del total a nivel nacional. De acuerdo a la oficina de estadística del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, el parque automotor de vehículos autorizados de transporte de carga general nacional al 2016 es de 277,422 correspondiendo a Lima 159,714 unidades.

Por otro lado, como dato interesante e importante para fines de sustento del proyecto de Ley, hace referencia al flujo vehicular en unidades de pago de peaje; para el caso de

¹ Ministerio de Transportes y Comunicaciones – ALG – Transportation Infrastructure & Logistics



MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
GERENCIA DE TRANSPORTE URBANO
Subgerencia de Estudios de Tránsito y Transporte

Lima Metropolitana por ser la capital de la República, el movimiento de tráfico o flujo vehicular es mucho mayor que el resto de ciudades capitales de departamento, sumado que son polos de atracción de viajes de transporte de carga y/o mercancías con el terminal portuario del Callao y el aeropuerto internacional Jorge Chávez; determinando el flujo o tráfico vehicular al contar con tres puntos de cobro de peaje: Chillón (norte), Pucúsana (sur) y en la Vía de Evitamiento (Monterrico), afirmando que en el año 2015 el tráfico de vehículos en estos puntos es de 86'280,000 de los cuales 17'430,635 correspondería a vehículos de carga y/o mercancías, sumado a la demanda de transporte público y privado que incrementa el tráfico o tránsito vehicular en la zona urbana, afecta de forma directa y grave el tránsito al generar congestión en las urbes, y como consecuencia se presentan efectos negativos no solo en los ámbitos económico, laboral y comercial, sino también en lo relativo a la educación, salud, ambiente y seguridad ciudadana, tal como lo afirma la publicación "Movilidad para la accesibilidad" en sus páginas 143 y 144.

Dicha exposición de motivos, mostraría la compleja situación que se da en las principales ciudades del país, entorno a esta actividad, donde el factor transporte de carga y/o mercancías sea porque el destino de la mercancía o carga está en la urbe o en el puerto como el caso de Lima y Callao, las vías de la urbe constituyen paso obligatorio a fin de llegar a su destino final, debiendo añadirse las medidas o dimensiones de dichos transportes y el hecho que discurren arbitrariamente a cualquier hora del día.

Por lo que, busca efectos positivos como:

- Disminuir la congestión vehicular, en especial en horas de desplazamiento de los ciudadanos a sus centros de estudios y laborales.
- Reducir el tiempo de traslado de estudiantes y trabajadores.
- Bajar los niveles de contaminación ambiental.
- Mejorar los niveles de salud de la población.
- Contribuir con la seguridad ciudadana.
- Hacer efectivo y eficiente el traslado de mercancías y carga.
- Bajar los costos inherentes al transporte de mercancías y carga.

Pudiendo alcanzar los mismos, si al ordenar el tránsito del transporte de carga y/o mercancías en las urbes, se adopta como primera medida el establecimiento de franjas horarias para la circulación de dicho modo de transporte, debiendo esta medida, ser acompañada de una segunda medida que es el establecimiento de una red nacional de estaciones de servicios al transportista, llamados Truck Center, que son áreas de atención al transportista que cuenta con talleres, gasolineras, hoteles, restaurante, lavado de camiones etc.

Para el cual, propone que:

- o El poder ejecutivo en el marco de lo dispuesto por la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27181, norme incentivos y disponga exoneraciones hasta por el plazo de doce (12) años, en favor de los inversionistas privados, cuya inversión coadyuven sustantivamente a la racionalización del uso de la infraestructura, así como el impacto positivo en las vías urbanas.



MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
GERENCIA DE TRANSPORTE URBANO
Subgerencia de Estudios de Tránsito y Transporte

- o Declare de interés nacional, la construcción y puesta en funcionamiento de la Red Nacional de Centros de Servicios al Transportista – Truck Center.
- o El Ministerio de Transportes y Comunicaciones será responsable de la promoción, y de disponer las normas para la inversión privada en los referidos Centros de Servicios al Transportista – Truck Center, y determinar la gradualidad de su implementación y desarrollo.
- o El Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Superintendencia de Administración Tributaria – SUNAT deberán aprobar los incentivos hasta por el plazo de doce (12) años, para los inversionistas privados que edifiquen, implementen, desarrollen, gestionen y/o administren Centros de Servicios al Transportista – Truck Center; y a las personas naturales o jurídicas que dedicándose al transporte de carga y/o mercancías, usen dichos servicios, y para los que desarrollando informalmente dicha actividad, inicien y culminen el proceso de formalización que disponga el Poder Ejecutivo.
- o El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sobre la base de la información que emite cada Gobierno Regional y las Municipalidades Provinciales, dicte mediante Resolución Ministerial las franjas horarias de restricción a la circulación de vehículos de transporte de carga y/o mercancías definidos en el Reglamento Nacional de Vehículos; la restricción debe tener fundamento técnico, racional, ambiental y de calidad de vida de las personas que habitan cada urbe. Las franjas horarias son actualizadas cada cuatro (04) años siempre sobre la base de la información actualizada que remiten los Gobiernos Regionales y Municipalidades Provinciales.

Para tal efecto, dicha propuesta modifica el artículo 5° e incorpora la tercera y cuarta disposición complementaria de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre:

- 3.3 Sobre el particular, el proyecto propone normar incentivos y disponer exoneraciones, declarar de interés nacional la construcción y puesta en funcionamiento de la Red Nacional de Centros de Servicios al Transportista – Truck Center, y establecer franjas horarias de circulación de vehículos de carga y/o mercancías a nivel nacional; el artículo 98° del Reglamento, Organización y Funciones de la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML), aprobado mediante Ordenanza N° 812 y modificatorias, establece que la Subgerencia de Estudios de Tránsito y Transporte es la unidad orgánica responsable de la formulación, supervisión y fiscalización de los estudios, proyectos, programas y planes estratégicos en materia de transporte regular y no regular, de tránsito y de vialidad para la provincia de Lima.

En tal sentido, la opinión técnica será de acuerdo a las competencias propias de la Subgerencia de Estudios de Tránsito y Transporte, que para este caso será en relación a las franjas horarias de circulación de vehículos de transporte de carga y/o mercancías y la puesta en funcionamiento de la Red Nacional de Centros de Servicios al Transportista – Truck Center.

- 3.4 En relación a la puesta en funcionamiento de la Red Nacional de Centros de Servicios al Transportista – Truck Center, se debe indicar que, en el marco del Programa de Mejoramiento del Nivel de Transitabilidad de la Red Vial Nacional suscrito por el Gobierno del Perú con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), en el año 2014 el Ministerio de Transporte y Comunicaciones ha elaborado el Plan de Desarrollo de los Servicios



Logísticos de Transporte, Plan de Mediano y Largo Plazo (PMLP), formulando para la generación de este plan, una propuesta de Política Nacional en Logística, de cuyos objetivos, forma parte la creación de una red nacional de infraestructura logística integrada física y operacionalmente, y conectada a la red arterial de transporte.

Dentro de dicho plan, y como parte del Subsistema de Infraestructura logística propone la creación del Sistema Nacional de Plataformas Logísticas, y la red nacional de Truck Center (54 Truck center); estos truck center son áreas de atención al transportista que cuenta con talleres, gasolineras, hoteles, restaurante, lavado de camiones etc. y forman parte o son el inicio de las Plataformas Logísticas de un solo modo de transporte (Monomodales), que son infraestructuras dedicadas al transporte terrestre (vehículos de categoría N).

Por lo que, la implementación de esta red nacional de truck center aportaría para los futuros lineamientos de acción para mitigar la problemática que viene generando la operación de este sector de transporte sobre la red vial metropolitana y su interacción con el Callao; sin embargo, debe estar acompañada de redes, corredores y plataformas logísticas, teniendo en cuenta, que mediante Resolución Ministerial N° 702-2016-MTC/01.02 del 02.09.2016, se declaró de interés nacional, la planificación, desarrollo y ejecución de los proyectos de infraestructura de transportes, dentro de los cuales se encuentra la Plataforma Logística Intermodal de la zona de Ancón.

- 3.5 Sobre las franjas horarias de circulación de vehículos de transporte de carga y/o mercancías, se debe precisar, que se encuentra vigente el Decreto de Alcaldía N° 041-2009-MML, el mismo que dispuso que ciertas vías² sean consideradas como "Vías Corredores Libres" para la circulación de vehículos de transporte de carga ligera, mediana y pesada durante las 24 horas del día y sin la necesidad de contar con la autorización de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

Esta norma ha contemplado también ciertas restricciones a la circulación de esta modalidad de transporte, estableciendo que en el Centro Histórico de Lima y en la zona de alto riesgo³ sólo puedan circular vehículos de transporte de carga hasta 6.5 toneladas y dentro del horario de 09:00 a 18:00 - 23:00 a 06:00 y de 23:00 a 06:00, respectivamente.

Asimismo, ha establecido como vías de Circulación Restringida a todas aquellas vías del Sistema Vial Metropolitano que no se encuentren comprendidas dentro de las vías contempladas para las "Vías Corredores Libres" y en aquellas que forman parte del Centro Histórico de Lima y la zona de alto riesgo, en las cuales se restringe la circulación de aquellos vehículos de transporte de carga mayores a 3.5 toneladas al horario de 06:00 a 09:00 y 18:00 a 21:00 horas, previa autorización de la MML (Actualmente y según la OM N° 1682, podrán estar autorizadas por el MTC).

² 1. Av. Panamericana Sur (en toda su extensión), 2. Av. Vía de Evitamiento (en toda su extensión), 3. Av. Zarumilla (en toda su extensión), 4. Av. Panamericana Norte (en toda su extensión), 5. Av. Coqueña (entre el Trébol del Puente del Ejército y Av. Túpac Amaru-Rímac), 6. Av. Túpac Amaru (en toda su extensión), 7. Av. Prolongación Alfonso Ugarte (entre el Trébol del Puente del Ejército y Plaza Castilla), 8. Av. Argentina (en toda su extensión), 9. Av. Luján Valle (en toda su extensión), 10. Av. Trapiche-Chilón (entre Av. Panamericana Norte y Av. Túpac Amaru), 11. Caretera Central y Av. Nicolás Aylón (en toda su extensión), 12. Av. Circunvolación (en toda su extensión), 13. Autopista Ramiro Prialé (en toda su extensión), 14. Av. Naranjal (en toda su extensión), 15. Av. Conla Callao (en toda su extensión)

³ 1. Jr. Andahuaylas, desde Av. Nicolás de Piérola hasta Jr. Huacaya, 2. Jr. Ucayali, desde Jr. Paruro hasta Jr. Abancay, 3. Jr. Mira Quesada, desde Av. Alarcos hasta Jr. Paruro, 4. Jr. Cutzco, desde Jr. Paruro hasta Av. Abancay, 5. Jr. Puno, desde Av. Abancay hasta Jr. Paruro, 6. Jr. Inambari, desde Jr. Ayacucho hasta Jr. Andahuaylas.

50



- 3.6 Sin perjuicio de lo señalado en el numeral anterior y teniendo en cuenta la problemática que viene generando la operación de vehículos de carga y/o mercancías, que por las propias características, físicas y de envergadura con relación a los demás vehículos; genera situaciones de riesgo con gran posibilidad de accidentes de tránsito de consecuencias fatales, así como trastornos a la circulación y fluidez; se considera importante establecer franjas horarias (restricciones) a la circulación de vehículos de carga y/o mercancías, el mismo que debe considerar peso y vías.

Sin embargo, las prohibiciones y restricciones que se establezcan, requiere de un estudio técnico integral donde participen los actores involucrados del sector público y privado, considerando estar liderado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en calidad de autoridad competente para establecer restricciones de acceso al tránsito y/o transporte en la Red Vial Nacional.

Dicho estudio, debería tomar en cuenta las implicancias y afectaciones, así como definir futuras redes y corredores logísticos para la provincia de Lima y su interacción con el Callao y el resto del país, el mismo que servirá de herramienta para los futuros lineamientos de acción para mitigar la problemática que viene generando la operación de este sector de transporte sobre la red vial metropolitana.

- 3.7 Cabe señalar, que esta División realizó el análisis y evaluación a los Ejes Viales Carretera Panamericana Norte – Carretera Panamericana Sur- Carretera Central, con la finalidad de mejorar las condiciones de transporte, tránsito y fluidez en dichas vías, producto del cual se emitió el Informe N° 155-2018-MML/GTU-SETT-EYP del 18.07.2018 el mismo que propone establecer restricciones por horario y tonelaje en dichos ejes viales a la circulación de vehículos de carga y/o mercancías fuera de la urbe de Lima Metropolitana; dicho Informe fue remitido al Ministerio de Transportes y Comunicaciones por la Secretaría General del Concejo a través del Oficio N° 497-2018-MML/SGC del 30.07.2018.
- 3.8 Por otro lado, para las acciones que se materialicen respecto a este sector de transporte, debe considerar la futura creación de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao- ATU, la misma que absorbería las competencias respecto a transporte y tránsito de Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao.

4. CONCLUSIONES

- 4.1 De acuerdo a los aspectos señalados en el presente Informe, la opinión técnica considera importante establecer franjas horarias (restricciones) a la circulación de vehículos de carga y/o mercancías, el mismo que debe considerar pesos y vías; sin embargo, las prohibiciones y restricciones que se establezcan, requiere de un estudio técnico integral donde participen los actores involucrados del sector público y privado, considerando estar liderado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en calidad de autoridad competente para establecer restricciones de acceso al tránsito y/o al transporte en la Red Vial Nacional.

Cabe señalar, que la Secretaría General del Concejo a través del Oficio N° 497-2018-MML/SGC del 30.07.2018, remitió al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el análisis y evaluación a los Ejes Viales Carretera Panamericana Norte – Carretera Panamericana Sur- Carretera Central, realizada por la División de Estudios y Proyectos, según se describe en el numeral 3.7 del presente.



4.2 Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo que precede, la Municipalidad Metropolitana de Lima dentro de su jurisdicción, estableció vías de libre circulación "Vías Corredores Libres"; así como restricciones de horario por tonelaje vehicular en las "Vías del Centro Histórico", en la "Zona de Alto Riesgo" y en otras vías de "Circulación Restringida", para la circulación de vehículos de transporte de carga y/o mercancías, según se describe en el ítem 3.4 del presente.

5. RECOMENDACIÓN

Remitir el presente informe, a la Oficina de Asesoría Legal de la Gerencia de Transporte Urbano en atención al documento b) de la referencia.

Es todo cuanto informo a usted para los fines correspondientes.

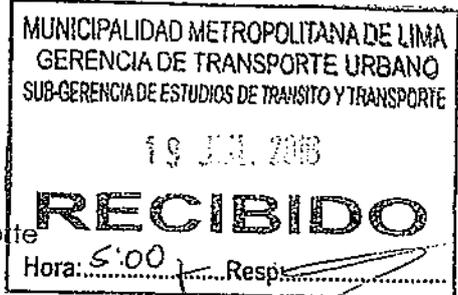
Atentamente,

Ing. María Rosa Silva Iago
División de Estudios y Proyectos

Jhonel Ibarra Zevallos
Técnico - División de Estudios y Proyectos

58





INFORME N° 155 -2018-MML/GTU-SETT-EYP

A : Abog. Julio Jose Mercado Bastian
Subgerencia de Estudios de Tránsito y Transporte

De : Ing. María Rosa Silva Lago
División de Estudios y Proyectos

Asunto : Evaluación de las condiciones de tránsito y seguridad vial de los ejes viales Carretera Panamericana Norte, Carretera Panamericana Sur y Carretera Central

Fecha : Lima, 18 JUL 2018

Por medio del presente me dirijo a usted para informarle respecto al análisis y evaluación realizada a los Ejes Viales Carretera Panamericana Norte – Carretera Panamericana Sur- Carretera Central, con la finalidad de mejorar las condiciones de transporte, tránsito y fluidez en dichas vías.

1. ANTECEDENTES:

Mediante Informe N° 016-2015-MML/GTU-SETT de fecha 16.07.2015 la Subgerencia de Estudios de Tránsito y Transporte, evaluó las implicancias de la circulación de vehículos de carga y/o mercancías en Lima Metropolitana, concluyendo en determinar la restricción de circulación de vehículos de transporte de carga en el horario de 06:00 a 09:00 y 18:00 a 21:00 en las vías consideradas corredores libres de acuerdo al D.A N° 041.

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones a través de la consultora Taryet, realizó el Estudio para el Mejoramiento de la Logística de Distribución Urbana de Mercancías en Lima Metropolitana y el Callao, con el objetivo de contar con un conjunto de estrategias, estructuradas en una agenda de acciones, proyectos específicos y un plan de trabajo para su implementación.

2. MARCO NORMATIVO:

- 2.1 Ley N° 27972 de fecha 27 de mayo del 2003
Ley Orgánica de Municipalidades
- 2.2 Ordenanza N° 812 –MML publicada el 15 de setiembre del 2005
Reglamento de Organización y Funciones de la Municipalidad Metropolitana de Lima.
- 2.3 Decreto Supremo N° 017-2007-MTC publicado el 26 de mayo del 2007
Aprueba el Reglamento de Jerarquización Vial
- 2.4 Decreto Supremo N° 016-2009-MTC publicado el 22 de abril del 2009
Aprueba el Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito
- 2.5 Decreto de Alcaldía N° 041 publicado el día 18 de mayo de 2009
Establece una red vial temporal para la circulación de vehículos de transporte de carga.
- 2.6 Ordenanza N° 1682 –MML publicado el 14 de abril del 2013
Regula la prestación del servicio de transporte de carga y/o mercancías en la provincia de Lima Metropolitana.
- 2.7 Acuerdo N° 194 publicado el 08 de febrero del 2014
Declara la Red Vial Metropolitana como vías saturadas respecto a la gestión del transporte público regular de personas.
- 2.8 Decreto de Alcaldía N° 015-2016-MML de fecha 26.12.2016
Precisa que corresponde a la Gerencia de Transporte Urbano, establecer restricciones a la circulación de vehículos que presten el servicio de transporte de carga y/o

50



mercancías en la Provincia de Lima Metropolitana, en condiciones distintas a las establecidas en el DA 041-2009.

3. **ALCANCES GENERALES:**

Los ejes viales Carretera Panamericana Norte – Carretera Panamericana Sur - Carretera Central, son las principales vías de conexión del Norte, Sur y Centro del país con Lima Metropolitana, Callao y el resto del Perú. Sobre estas importantes vías circulan rutas de transporte público regular de personas administradas por Lima y Callao con un aproximado de 11000 unidades, sumado al transporte privado, especial (taxi), carga y/o mercancía, transporte de personas interprovincial, regional y nacional, que actualmente presenta altos índices de congestión vehicular y una sobre oferta del transporte público.

El flujo de transporte de carga y/o mercancías para llegar a sus puertas de ingreso y salida, debe atravesar el área metropolitana, usando para ello un conjunto de vías de la red vial urbana, que actualmente padece de serios problemas de congestión y saturación principalmente en horas punta del día; situación que se verá agravada significativamente teniendo en cuenta el incremento del flujo vehicular de carga y/o mercancías a consecuencia del acrecentamiento de la actividad comercial nacional e internacional; debiendo sumarse el incremento del parque vehicular, que al 2016 tiene a Lima y Callao como las ciudades de mayor concentración vehicular con 1'752,919 unidades que representa el 66% del parque automotor, de los cuales 179,397 unidades que representan el 11% corresponden a vehículos de transporte de carga y/o mercancías.

Cuadro N° 01. Parque automotor al 2016

Provincia	1752,919	807,528	284,251	163,793	236,502	31,006	50,441	116,601	29,520	33,276
Lima / Callao	190,073	77,440	21,459	25,037	18,382	1,372	7,105	21,208	4,548	13,522
La Libertad	187,929	89,335	14,236	21,353	27,142	1,989	5,099	16,853	4,804	7,118
Arequipa	73,997	29,313	12,253	9,108	11,300	578	2,938	8,160	281	66
Cusco	68,261	30,741	5,908	9,192	9,418	1,034	1,348	8,088	572	1,960
Lambayeque	67,049	22,296	12,308	8,749	9,715	295	2,139	9,231	881	1,435
Iquitos	55,060	23,771	4,922	10,378	7,915	400	1,280	5,503	518	373
Piura	49,382	18,040	11,476	4,777	5,580	1,556	1,703	4,727	614	909
Tacna	47,696	8,711	8,867	4,740	14,029	3,246	2,562	4,887	297	357
Puno	33,542	14,484	5,472	4,009	5,555	235	940	2,415	199	233
Áncash	135,811	45,381	22,041	22,343	19,778	1,676	4,564	15,482	1,370	3,176
Los demás										

Fuente: MTC-Oficina de Estadística

Estos problemas de congestión, afectarán la movilidad de las personas en el entorno urbano; así como el movimiento del gran volumen de generación y atracción del transporte de carga que se concentra en el puerto del Callao, cuyo flujo de unidades hacia otras ciudades para el área urbana de Lima, coincide con la hora pico del tránsito urbano de pasajeros.

Por otro lado, mediante Acuerdo de Concejo N° 194 las vías antes indicadas, fueron declaradas como vías saturadas; asimismo, forman parte de los componentes del Sistema Integrado de Transporte – SIT siendo ejes troncales de los Corredores Complementarios N° 01- Panamericana Norte - Sur y N° 02 –Carretera Central; por lo que, son vías intangibles sujeto a procesos de racionalización de servicios y rutas dispuestos por la Municipalidad Metropolitana de Lima.

Cabe señalar, que para la implementación de los componentes del Sistema Integrado de Transporte (COSAC, Corredores Complementarios) y del Metro de Lima será necesario realizar obras de infraestructura vial; debiendo señalar también las obras de desarrollo urbano que ejecuten los Gobiernos Locales, Regionales y Nacional, las que implicarían el cierre temporal y/o permanente de las vías que involucran dichas obras. Actualmente las Carreteras Panamericana Norte y Sur se encuentra concesionada a la empresa Rutas de Lima SAC para la conservación, construcción y explotación de la infraestructura vial





concedida. Por lo que, es necesario plantear alternativas, con la finalidad de dar fluidez en materia de transporte y tránsito; evaluando eventuales restricciones a la circulación de vehículos de carga y/o mercancías.

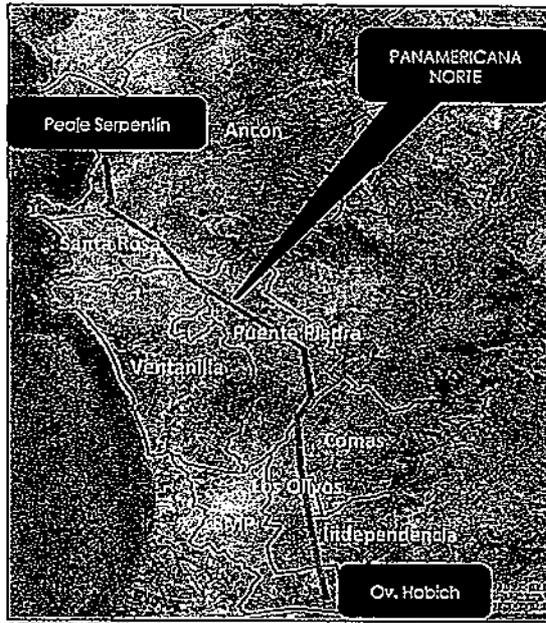
4. ANÁLISIS:

4.1 Ubicación de las vías en evaluación:

4.1.1 Carretera Panamericana Norte

Tramo para Lima Metropolitana comprende desde el Peaje Serpenlín en el distrito de Ancón hasta Ov. Habich en el distrito de San Martín de Porres, el cual involucra los distritos de:

Figura N° 01. Ubicación Carretera Panamericana Norte

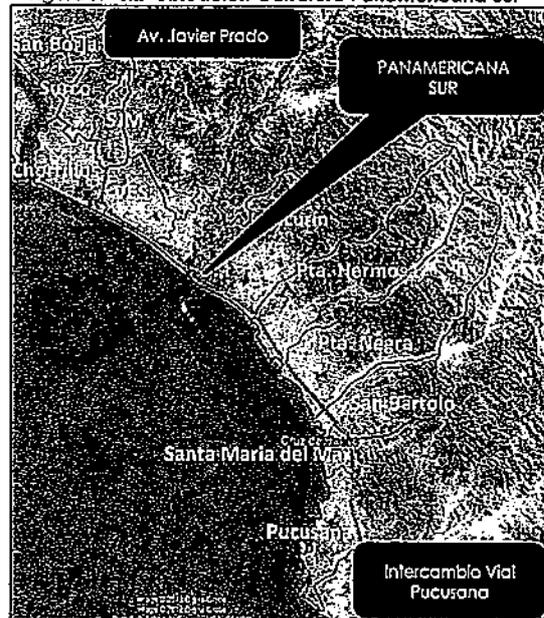


- 1) Ancón
- 2) Santa Rosa
- 3) Puente Piedra
- 4) Comas
- 5) Los Olivos
- 6) San Martín de Porres
- 7) Independencia

4.1.2 Carretera Panamericana Sur

Tramo para Lima Metropolitana comprende desde la Av. Javier Prado en el distrito Santiago de Surco hasta el intercambio vial Pucusana en el distrito de Pucusana, involucra los distritos de:

Figura N° 02. Ubicación Carretera Panamericana Sur



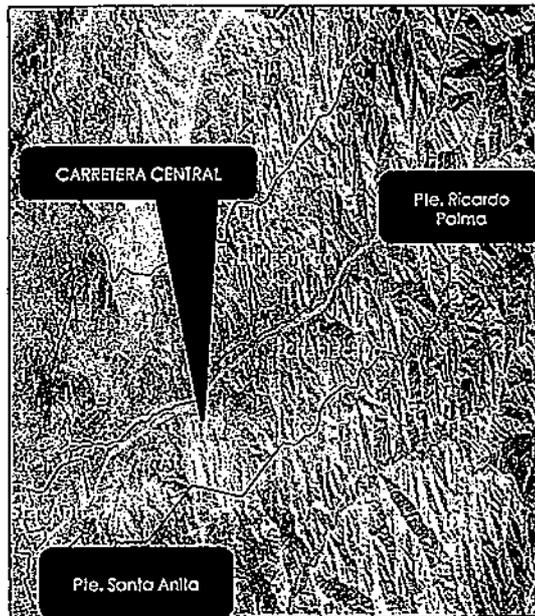
- 1) San Borja
- 2) Santiago de Surco
- 3) San Juan de Miraflores
- 4) Chorrillos
- 5) Villa el Salvador
- 6) Lurín
- 7) Punta Hermosa
- 8) Punta Negra
- 9) San Bartolo
- 10) Santa María del Mar
- 11) Pucusana



4.1.3 Carretera Central

Tramo para Lima Metropolitana comprende desde el Puente Ricardo Palma en el distrito de Lurigancho hasta el Puente Santa Anita en el distrito de Santa Anita, involucra los distritos de:

Figura N° 03. Ubicación Carretera Panamericana Sur



- 1) Santa Anita
- 2) Ate
- 3) Chaclacayo
- 4) Lurigancho

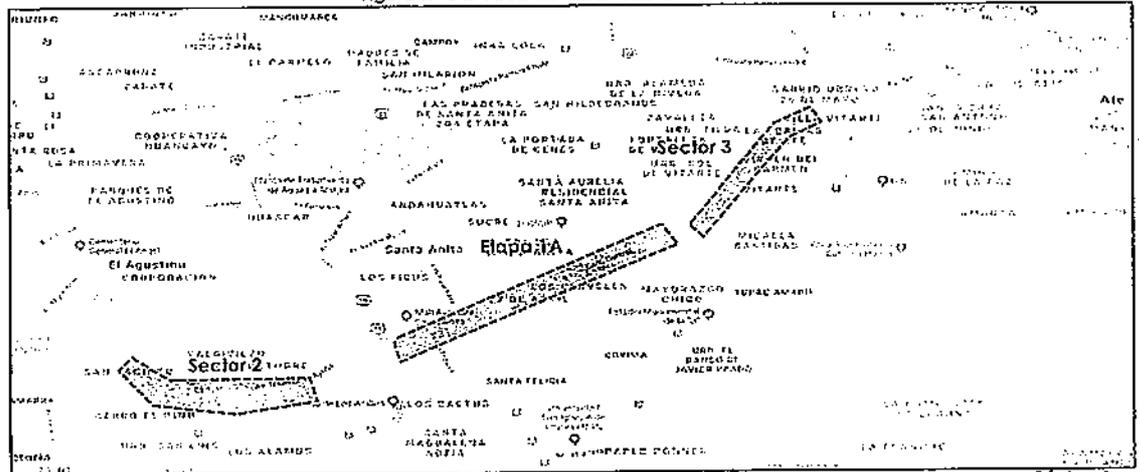
4.2 Situación actual de la vía en evaluación:

Los ejes viales Carretera Panamericana Norte, Sur y Carretera Central se encuentran jerarquizadas en la Red Vial Nacional bajo los Códigos PE 1N, PE-1S y PE-22 A respectivamente, dentro del área metropolitana constituyen una importante autopista que recorre norte - sur - este - oeste de la provincia de Lima, y la provincia del Callao. Sobre la cual circulan importantes volúmenes de unidades vehiculares de categoría M, N, O, L, teniendo en cuenta que son las principales vías de conexión con el resto del país.

Son vías pavimentadas de tipo flexible en regular estado de conservación, con señalización horizontal, vertical, dispositivos de control de tránsito; concesionada a la empresa Rutas de Lima.

Cabe señalar, que en la actualidad viene siendo ejecutado la Línea 2 del Metro de Lima, en razón a ello, el consorcio a cargo de la construcción de dicho proyecto, solicitó ampliar la interferencia de la Carretera Central por el plazo de dos (02) años.

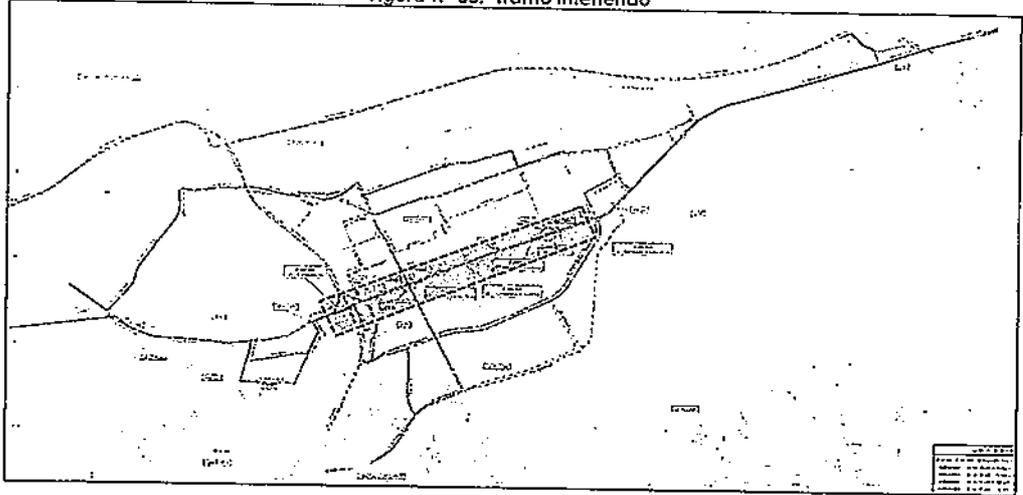
Figura N° 04. Área de intervención obras Línea 2





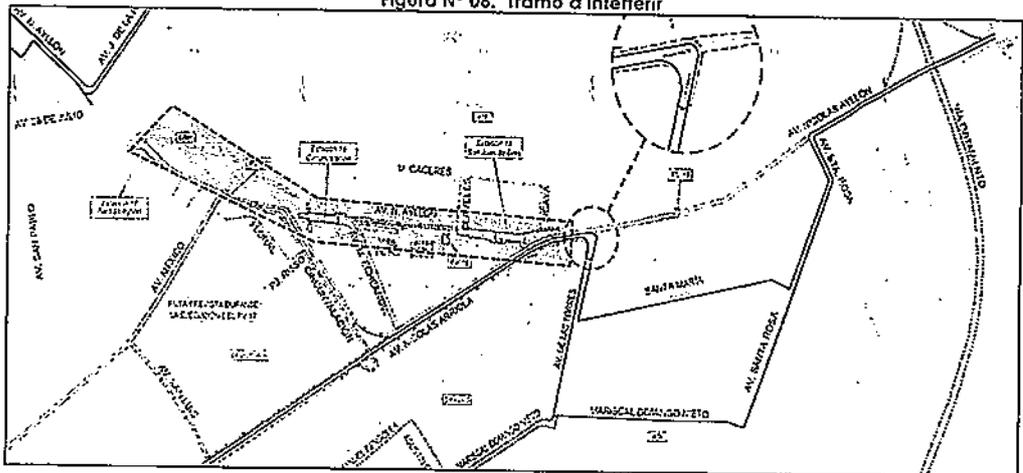
- Etapa 1A.- Comprende desde la Av. César Vallejo en el distrito de Ate hasta la Vía de Evitamiento (Pte. Santa Anita) en el distrito de Santa Anita con longitud de 5Km.

Figura N° 05. Tramo interferido



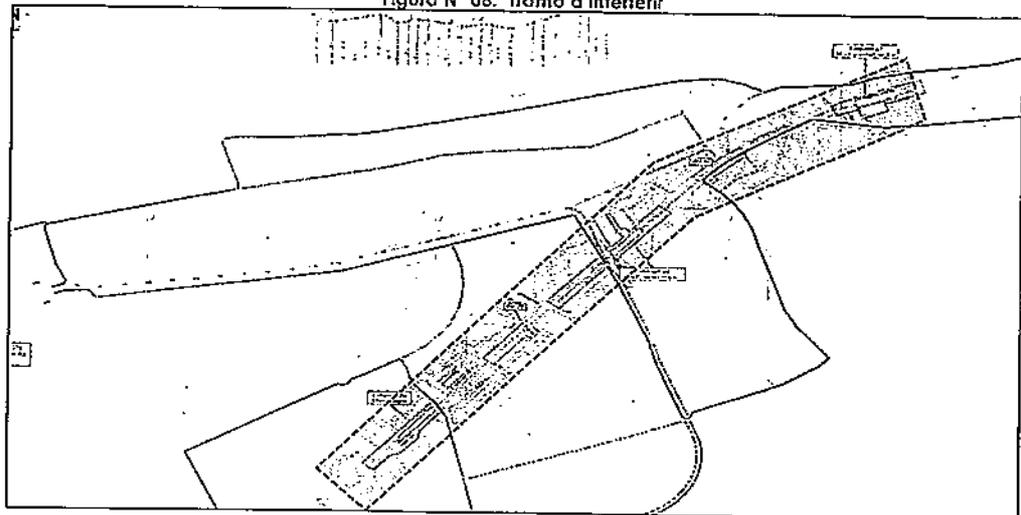
- Sector 2.- comprende desde la Av. Santa Rosa en el distrito de La Victoria hasta la Av. 28 de Julio en el mismo distrito con longitud de 4Km

Figura N° 06. Tramo a interferir



- Sector 3.- comprende desde la Av. Central en el distrito de Ate hasta la Calle 12 en el mismo distrito con longitud de 3Km

Figura N° 08. Tramo a interferir





4.3 Circulación de unidades de transporte público de carga y/o mercancías:

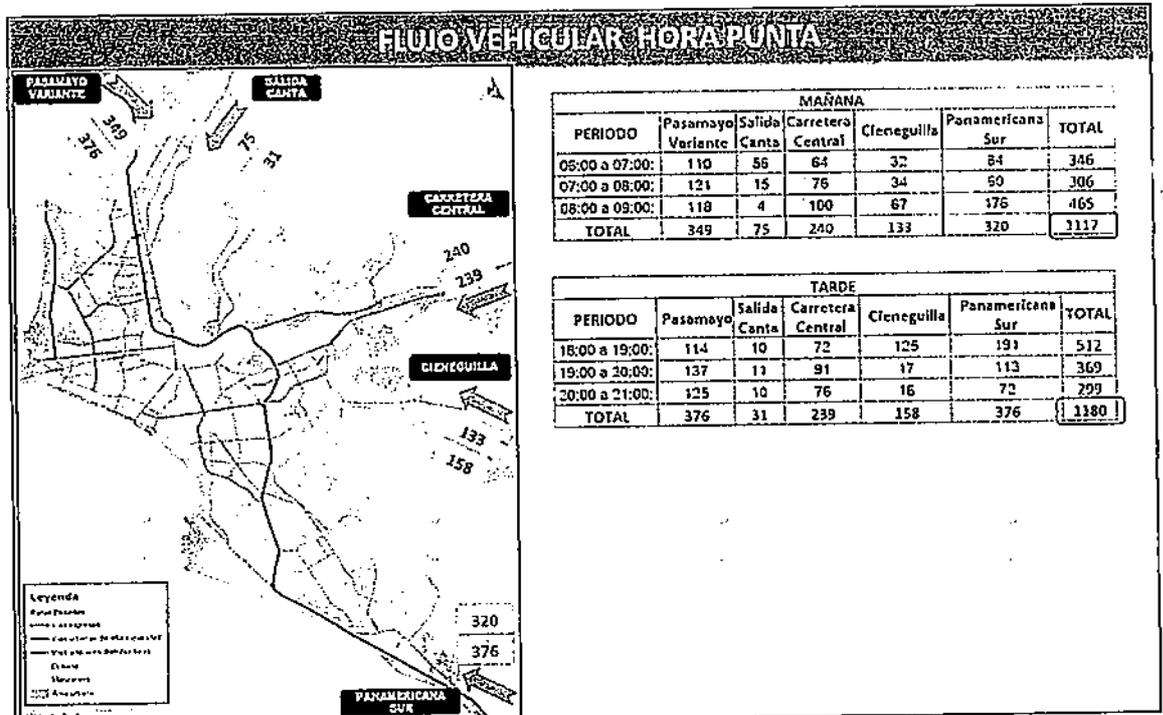
Siendo que dichas vías son las principales vías de conexión con el norte, sur y centro del País, sobre ella circulan unidades de categoría N1, N2, N3, y O1, O2, O3 O4 en gran volumen y circulación constante, pudiendo superar las mil unidades en horas punta, interactuando con unidades de transporte público de personas nacional de categoría M3 y metropolitano de categoría M2 y M3; así como con unidades de transporte privado y transporte especial de taxi en categoría M1.

La operación de este tipo de vehículos, que por sus propias características físicas, de envergadura con relación a los demás vehículos; genera situaciones de riesgo (maniobrabilidad) con gran posibilidad de accidentes de tránsito de consecuencias fatales, así como trastornos a la circulación y fluidez en dichas vías.



Es importante señalar que este tipo de unidades confluyen sobre la Vía de Evitamiento la misma que también se encuentra declarada como vía saturada de conformidad con el Acuerdo de Concejo N° 194.

El flujo de este tipo de unidades en horas punta puede llegar a superar las mil unidades.



Fuente: Estudio para el mejoramiento de la Distribución Urbana de Mercancías - Ministerio de Transporte y Comunicaciones





Por otro lado, la Municipalidad Metropolitana de Lima, dentro del marco de sus competencias, ha realizado acciones para mitigar la problemática que viene generando la operación de este sector de transporte sobre la red vial metropolitana. Sin embargo, se requiere establecer restricciones a la circulación de este tipo de unidades fuera de la zona urbana (ingresos a Lima).

4.4 De la normativa vigente:

4.4.1 Respecto a la regulación de los horarios de circulación de este tipo de unidades; se debe precisar que, se encuentra vigente el Decreto de Alcaldía N° 041-2009-MML, el mismo que dispuso que ciertas vías¹ sean consideradas como "Vías Corredores Libres" para la circulación de vehículos de transporte de carga ligera, mediana y pesada durante las 24 horas del día y sin la necesidad de contar con la autorización de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

Se advierte también, que esta norma ha contemplado ciertas restricciones a la circulación de esta modalidad de transporte, estableciendo que en el Centro Histórico de Lima y en la zona de alto riesgo² sólo puedan circular vehículos de transporte de carga hasta 6.5 toneladas y dentro del horario de 09:00 a 18:00 - 23:00 a 06:00 y de 23:00 a 06:00, respectivamente.

Asimismo, se ha establecido como vías de Circulación Restringida a todas aquellas vías del Sistema Vial Metropolitano que no se encuentren comprendidas dentro de las vías contempladas para las "Vías Corredores Libres" y en aquellas que forman parte del Centro Histórico de Lima y la zona de alto riesgo, en las cuales se restringe la circulación de aquellos vehículos de transporte de carga mayores a 3.5 toneladas al horario de 06:00 a 09:00 y 18:00 a 21:00 horas, previa autorización de la MML.

4.4.2 El Decreto de Alcaldía N° 015-2016-MML, precisó que corresponde a la Gerencia de Transporte Urbano a través de la Subgerencia de Ingeniería del Tránsito (SIT), establecer restricciones a la circulación de vehículos que presten el servicio de transporte de carga y/o mercancías en la Provincia de Lima Metropolitana, en condiciones distintas a las establecidas en el DA 041-2009; precisando también, que de conformidad con la Novena Disposición Complementaria, Transitoria y Final de la Ordenanza N° 1682, que regula la prestación del servicio de transporte de carga y/o mercancías en la provincia de Lima Metropolitana, se entenderá por estudios que correspondan, aquellos que se efectúen mediante Informe(s) Técnico(s) y/o a través de consultoría(s) u otros que amerite la regulación de la circulación de vehículos de transporte de carga y/o mercancías.

4.4.3 Por otro lado, mediante Decreto Supremo N° 017-2007-MTC se aprobó el Reglamento de Jerarquización Vial, con el objeto de establecer los criterios para la clasificación de vías y la declaración de áreas o vías de acceso restringido.

¹ 1. Av. Panamericano Sur (en toda su extensión), 2. Av. Vía de Evitamiento (en toda su extensión), 3. Av. Zarumilla (en toda su extensión), 4. Av. Panamericana Norte (en toda su extensión), 5. Av. Caquetá (entre el Trébol del Puente del Ejército y Av. Túpac Amaru-Rímac), 6. Av. Túpac Amaru (en toda su extensión), 7. Av. Prolongación Alfonso Ugarte (entre el Trébol del Puente del Ejército y Plaza Castilla), 8. Av. Argentina (en toda su extensión), 9. Av. Tomás Valle (en toda su extensión), 10. Av. Tropicha-Chilón (entre Av. Panamericana Norte y Av. Túpac Amaru), 11. Carretera Central y Av. Nicolás Ayllón (en toda su extensión), 12. Av. Circunvalación (en toda su extensión), 13. Aulopista Ramiro Priolé (en toda su extensión), 14. Av. Naranjal (en toda su extensión), 15. Av. Canal Colao (en toda su extensión)

² 1. Jr. Andahuaylas, desde Av. Nicolás de Piérola hasta Jr. Huallaga, 2. Jr. Ucayali, desde Jr. Paruro hasta Jr. Abancay, 3. Jr. Miro Quesada, desde Av. Abancay hasta Jr. Paruro, 4. Jr. Cuzco, desde Jr. Paruro hasta Av. Abancay, 5. Jr. Puno, desde Av. Abancay hasta Jr. Paruro, 6. Jr. Inambari, desde Jr. Ayacucho hasta Jr. Andahuaylas.

69



Dispositivo legal que en su literal a) del numeral 6.2 del artículo 6º, señala al Ministerio de Transportes y Comunicaciones como autoridad competente a cargo de la Red Vial Nacional.

Asimismo, el artículo 18º del mismo cuerpo normativo, indica que son áreas o vías de acceso restringido aquellas en las que se requiere aislar externalidades negativas generadas por las actividades relacionadas con el transporte y tránsito terrestre. Correspondiendo a las autoridades competentes imponer las restricciones de acceso al tránsito y/o transporte en este tipo de vías, pudiendo ser aplicadas de manera permanente, temporal o periódica.

- 4.5 En tal sentido, y considerando que producto de la ejecución de la Línea 2 del Metro de Lima, la empresa concesionaria viene solicitando la ampliación del cierre de la Carretera Central y Av. Nicolás Ayllón de 5Km a 12Km por un periodo de dos años, situación que acrecentará el congestionamiento en Lima Metropolitana, urge la necesidad de establecer restricciones por horario y peso en los ejes viales antes señalados; por lo que, se propone que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones como autoridad competente para establecer restricciones de acceso al tránsito y/o transporte en la Red Vial Nacional, del cual forman parte las Carreteras Panamericana Norte, Sur y Central, establezca que:

1. En la Carretera Panamericana (Norte y Sur) tramo comprendido desde el Peaje del Serpentin de Pasamayo hasta el Peaje de Chilca, los vehículos de carga y/o mercancías cuyo peso bruto vehicular o peso bruto vehicular combinado mayor a 6.5ton, no circulen en el horario de 05:00 a 08:30 y 17:00 a 20:30 horas.
2. En la Carretera Central – Av. Nicolás Ayllón, tramo comprendido desde el Peaje de Corcona hasta la intersección de la Nicolás Ayllon con la Av. 28 de Julio, los vehículos de carga y/o mercancías cuyo peso bruto vehicular o peso bruto vehicular combinado mayor a 6.5ton, no circulen en el horario de 05:00 a 08:30 y 17:00 a 20:30 horas.

- 4.6 Sin perjuicio de lo señalado anteriormente; se debe tener en cuenta que una eventual restricción de circulación por horarios de dichas unidades en la Panamericana Norte, Sur y Carretera Central traería consigo el estacionamiento indiscriminado en vías públicas, además por la necesidad de cumplir con sus itinerarios, permutarían a otras vías, trasladando o incrementando el congestionamiento a vías colectoras y arteriales como las avenidas Túpac Amaru, Tomás Valle, Universitaria, Angélica Gamarra, Carlos Izaguirre, Alisos etc. así como vías locales.

Por lo que, las unidades que realizan trayectos largos provenientes del norte, sur y centro del país, deberán planificar su viaje tomando las precauciones necesarias, con la finalidad de esperar en zonas apropiadas fuera de Lima Metropolitana, evitando su ingreso a la zona urbana durante el tiempo de restricción que se establezca en dichas vías. Excepcionalmente, pueden considerar espacios disponibles y que permitan la espera del fin de la restricción sobre los ejes viales citados.

5. CONCLUSIONES:

- 5.1 La Carretera Panamericana Norte, Carretera Panamerica Sur y Carretera Central forma parte de la Red Vial Nacional y toda su extensión dentro de la jurisdicción de Lima Metropolitana, se encuentra declarada como vías saturadas, según los Acuerdo de Concejo N° 194.
- 5.2 De acuerdo a los aspectos señalados en el presente Informe, corresponde al Ministerio de Transporte y Comunicaciones en calidad de autoridad competente, establecer





restricciones de acceso por horarios al tránsito y al transporte en las vías señaladas en el párrafo que precede.

6. RECOMENDACIÓN:

Remiir el presente informe a la Gerencia de Transporte Urbano para su evaluación.

Es todo cuanto informo a usted para los fines correspondientes.

Atentamente,

Ing. María Rosa Silva Iago
División de Estudios y Proyectos

Jhonel Ibarra Zevallos
División de Estudios y Proyectos

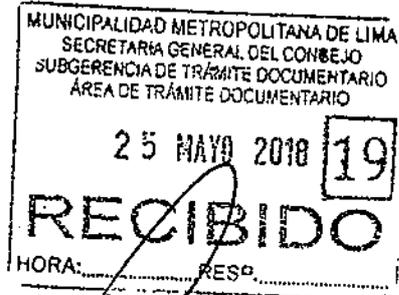
63

Lima, 22 de mayo 2018

DS - 155174 - 2017

OFICIO N° 1428 - 2017 - 2018-CTC/CR

Señor
LUIS CASTAÑEDA LOSSIO
Alcalde de la Municipalidad Metropolitana de Lima
Jirón Camaná N° 564
Lima 1



De mi consideración:

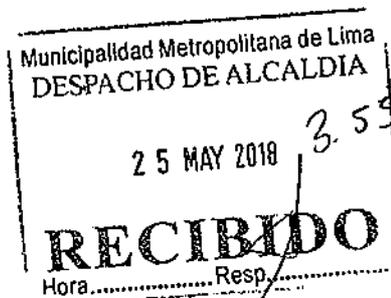
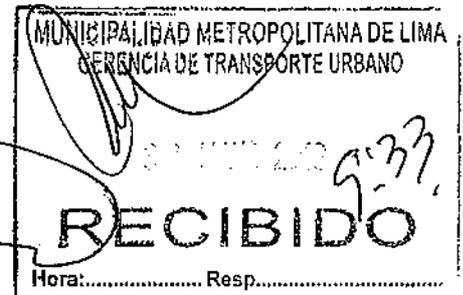
Tengo el agrado de dirigirme a usted para saludarlo muy cordialmente y así mismo comunicarle que se ha recibido en la Comisión de Transportes y Comunicaciones el Proyecto de Ley N° 2859/2017-CR "Proyecto de Ley autoriza normar incentivos y/o exoneraciones a inversiones para el uso racional de infraestructura vial y dispone franjas horarias para circulación de vehículos de transporte de mercancía y/o carga en vías urbanas" que adjunto al presente, solicitando a su despacho tenga a bien emitir opinión al respecto.

Es propicia la oportunidad, para expresarle los sentimientos de mi distinguida consideración y deferente estima.

Atentamente,



ROY VENTURA ÁNGEL
Presidente
Comisión de Transportes y Comunicaciones
Congreso de la República



RVA/zb

