

Mediante Oficio N° 1424-2017-2018/CTC-CR, de fecha 22 de mayo del 2018, recibido el 25 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Edmer Trujillo Mori**, en su condición de **Ministro de Transportes y Comunicaciones**, habiéndose recibido opinión.

➤ **Ministerio de Economía y Finanzas**

Mediante Oficio N°1425-2017-2018/CTC-CR, de fecha 22 de mayo del 2018, recibido el 25 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **David Tuesta Cárdenas**, en su condición de Ministro de Economía y Finanzas, no habiéndose recibido opinión.

➤ **A la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria**

Mediante Oficio N°1426-2017-2018/CTC-CR, de fecha 22 de mayo del 2018, recibido el 25 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Víctor Shiguiyama Kobashigawa**, en su condición de Superintendente Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria – SUNAT, habiéndose recibido opinión.

➤ **Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional – AFIN**

Mediante Oficio N°1427-2017-2018/CTC-CR, de fecha 22 de mayo del 2018, recibido el 25 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Gonzalo Priale Zevallos**, en su condición de Presidente de la Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional – AFIN, no habiéndose recibido opinión.

➤ **Municipalidad Metropolitana de Lima**

Mediante Oficio N°1428-2017-2018/CTC-CR, de fecha 22 de mayo del 2018, recibido el 25 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Luis Castañeda Lossio**, en su condición de Alcalde de la Municipalidad Metropolitana de Lima, habiéndose recibido opinión.

➤ **Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN**

Mediante Oficio N°1429-2017-2018/CTC-CR, de fecha 22 de mayo del 2018, recibido el 25 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Lorenzo Ramón Orrego Luna**, Víctor en su condición de Superintendente de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN, no habiéndose recibido opinión.

➤ **A la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSION – PERÚ**

Mediante Oficio N° 1430-2017-2018/CTC-CR, de fecha 22 de mayo del 2018, recibido el 29 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Alberto Ñecco Tello**, en su condición de Director Ejecutivo de la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSION – PERÚ, no habiéndose recibido opinión.

I.3 Opiniones recibidas

- **Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN**

Mediante Oficio N° 258-2018-SUTRAN/01.2, 16 de agosto de 2018, se recibe opinión institucional, firmado por el señor Lorenzo **Ramón Orrego Luna**, Superintendente de ese entonces, adjuntando el Informe N° 040-2018-SUTRAM/06.1, elaborado por la Gerencia de Estudios y Normas de la SUTRAN, mediante el cual emite la siguiente opinión:

- ✓ **Sobre los incentivos para la formalización del transporte**

3.26 *En cuanto al otorgamiento de incentivos para la formalización del transporte de carga y/o mercancías que señala la propuesta, consideramos importante e otorgamiento de incentivos pero para la formalización de la actividad transporte no solo de carga sino en general. Sin embargo, para la propuesta normativa resulte viable se requeriría precisar cuáles serían tales incentivos ya que esta menciona que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la SUNAT (Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria) “aprueban incentivos”.*

(...)

3.28 *Sin perjuicio de lo indicado es pertinente recordar que solo por Ley o por Decreto Legislativo en caso de delegación e pueden conceder exoneraciones y otros beneficios tributarios (Principio de Legalidad) sujetándose la dación de tales beneficios, además a los plazos y reglas contenidos en el TUO del Código Tributario. En este sentido **el tema de incentivos tributarios requeriría la opinión previa del Ministerio de Economía y Finanzas.***

Por lo expuesto esta gerencia concluye que el proyecto se considera **CON OBSERVACIONES** las que se detallan en el presente informe a efectos de su evaluación y subsanación de considerarlo pertinente.

- **Ministerio de Transportes y Comunicaciones**

Mediante Oficio N° 905-2018-MTC/01, el 21 de agosto de 2018, se recibe opinión institucional, firmado por el señor ministro de ese entonces **Edmer Trujillo Mori**, adjuntando los siguientes informes:

- ✓ **Informe N° 302-2018 –MTC/12**, elaborado por la Dirección General de Transporte Acuático, establece lo siguiente:

2.5 Asimismo, el 10 de mayo del 2018 se aprobó en primera votación el Proyecto de Ley N° 1884-2017-PE, el cual propone modificar la Ley N° 28977, Ley de facilitación de comercio exterior, y la Ley N° 30264, Ley que establece medidas para promover el crecimiento económico. A través de este proyecto de Ley, se otorga al MTC las competencias normativas, de planificación, de gestión, de fiscalización y de evaluación de las Plataformas Logísticas para la generación de volúmenes de carga que inciden en la reducción de costos logísticos y una mejor distribución modal de transporte.

(...)

- ✓ **Informe N° 0166-2018 –MTC/09.01**, elaborado por la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto OGPP, establece lo siguiente:

- a) *"Incentivos y exoneraciones a inversionistas que contribuyan al uso racional de infraestructura en vías urbanas*

(...)

Cabe precisar que según la Ley Orgánica de Municipalidades (Ley 27972) y la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Ley 27181) la gestión, operación, ejecución y mantenimiento de infraestructura vial en el ámbito urbano se encuentra bajo competencia de los gobiernos locales.

El otorgamiento de incentivos y exoneraciones a empresas que invierten en infraestructura vial en el ámbito urbano no son acciones vinculantes con las acciones vinculantes con las competencias y funciones de esta Oficina General, establecidas en la Ley de Organización y Funciones del MTC y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 021-2007-MTC; por tanto, no corresponde emitir opinión sobre este Proyecto de Ley.

- b) *Franjas Horarias de restricción a la circulación de vehículos de carga en vías urbanas El marco teórico actual en atención al objeto de la propuesta normativa.*

(...)

Al respecto, tanto la Ley Orgánica de Municipalidades (Ley 27972) como la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestres (Ley 27181) establecen que la Regulación del tránsito urbano de los vehículos son funciones específicas exclusivas de las municipalidades provinciales y que dichos gobiernos locales tienen competencia en materia de transporte y tránsito terrestre para emitir normas y disposiciones en su respectivo ámbito territorial.

(...)

Cabe señalar que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en mérito a sus competencias funcionales, tiene potestad para restringir la circulación de vehículos de carga en las carreteras de la Red Vial Nacional, las cuales de determinan mediante Resolución Directoral de la Dirección General de Transporte Terrestre.

Sin embargo, reconociendo que el establecimiento de franjas horarias para restringir la circulación de vehículos de carga en las ciudades está en el ámbito funcional de las municipalidades provinciales, esta Oficina General considera que la aplicación de esta medida tendrá impactos positivos.

(...):

Por lo que concluye que 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 circulación de vehículos de transporte de mercancía y/o carga en vías urbanas”, **presenta observaciones.**

- **Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria- SUNAT**

Mediante Oficio N° 529-2018-SUNAT/100000, el 17 de diciembre de 2018, se recibe opinión institucional, firmado por la señora **Claudia Suarez Gutiérrez**, Superintendente Nacional (e), indicando que de acuerdo con la Ley N° 29816, Ley de Fortalecimiento de la SUNAT, la SUNAT es un organismo técnico especializado adscrito al Ministerio de Economía y Finanzas, por lo que corresponde a dicho ministerio emitir la opinión autorizada del sector.

- **Municipalidad Metropolitana de Lima**

Mediante Oficio N° 1057-2018-MML/SGC, 03 de enero de 2019, se recibe opinión institucional, firmado por el señor José Manuel Villalobos Campana, Secretario General del Concejo de la Municipalidad Metropolitana de Lima de ese entonces, adjuntando el Informe N° 641-2018-MML/GTU-AL, elaborado por la Asesoría Legal, mediante el cual emite la siguiente opinión:

1.7 *Mediante memorando N° 2232-2018-MML/GTU-SETT, la SETT (Subgerencia de Estudios de Tránsito y Transporte), de fecha 12 de noviembre de 2018, remite a la Oficina de Asesoría Legal el Informe N° 285-2018-MML/GTU-SETT-EYP, 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 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 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. CONTENIDO DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

El proyecto de ley bajo análisis consta de un artículo único, el cual adiciona una Tercera Disposición Complementaria a la Ley N° 27181, Ley de Transporte y Tránsito Terrestre.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 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 CIRCULACION DE VEHICULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCIA Y/O CARGA EN VIAS URBANAS”

La iniciativa legislativa tiene como propósito principal 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; asimismo busca a través de la disposición complementaria establecer 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, restaurantes, lavado de camiones.

El crecimiento del parque automotor en el Perú, desde un análisis particular, consideramos que se debe a varias variables, una primera es el mejoramiento de la economía de los peruanos, el aumento demográfico que también incide en el crecimiento del parque automotor por la demanda de transporte tanto de personas como de carga pues la economía se dinamiza por una mayor demanda de productos de la canasta familiar; otra variable es el crecimiento de la población económicamente activa que paso de 13'866,800 habitantes del 2005 a 16'498,100 habitantes en el 2015; así tenemos que en Lima Metropolitana pasamos de 4'019,700 habitantes pasamos a 5'231,100 habitantes económicamente activos.¹

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.

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 2016².

Los datos anteriores demuestran indubitablemente 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 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 objeto de alcanzar los estándares de calidad que exige hoy en día el mercado globalizado³”.

La adaptación de la infraestructura logística a las demandas de las empresas generadoras de carga, un aspecto importante de esta adaptación son los denominados nodos logísticos: “Lo que hasta ahora conocemos como cadenas logísticas sirve para describir el sistemático esfuerzo de integración de sus eslabones por parte de los que integran esas cadenas: proveedores, fabricantes, distribuidores comerciales y operadores logísticos. Pero las

¹ Instituto Nacional de Estadística e Informática. Sistema Estadístico Nacional, Compendio Estadístico Perú 2016 Tomo N° 1 pagina 519. Edición Julio 2016.

² Fuente Dirección General de Transporte Terrestre. Oficina de Estadística.

³ Ministerio de Transportes y Comunicaciones. “Estudio de Viabilidad de un Red Nacional de Centros de Servicios al transportistas- Truck Centers”. Resumen Ejecutivo Pág. 7.

crecientes dificultades que se presentan para conseguir dicha integración, a veces por motivos operativos y otras veces por ausencia de acuerdos comerciales, nos ha permitido identificar nuevos actores que participan activamente en el logro de objetivos. Ellos han generado nuevas formas de relacionamiento con diversos esquemas de asociatividad, que nos permiten enunciar que estamos conviviendo con modelos de redes de valor empresarial. El trabajo en red tiene entonces un foco en la gestión, que pretende alinear e integrar funciones, y un aspecto complementario que se refiere al lugar donde se realizan las operaciones logísticas y sus servicios asociadas. A esta dimensión espacial, la denominamos nodo logístico. Estos nodos donde se concentran actividades logísticas, productivas tecnológicas y de servicios especializados son la base fundamental para el crecimiento de las redes de valor empresariales”⁴

III. MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República
- Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales
- Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.
- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

IV. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

IV.1. Relación con el Acuerdo Nacional

La Comisión, de la revisión realizada de la presente iniciativa legislativa, determinó que guarda concordancia con lo estipulado por el Acuerdo Nacional, en:

- a) **Decima Octava:** Política de Estado que busca la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica, con la finalidad de comprometer a incrementar la competitividad del país con el objeto de alcanzar un crecimiento económico sostenido que genere empleos de calidad e integre exitosamente al Perú en la economía global. La mejora en la competitividad de todas las formas empresariales, incluyendo la de la pequeña y micro empresa, corresponde a un esfuerzo de toda la sociedad y en particular de los empresarios, los trabajadores y el Estado, para promover el acceso a una educación de calidad, un clima político y jurídico favorable y estable para la inversión privada, así como para la gestión pública y privada. Asimismo, nos comprometemos a promover y lograr la formalización de las actividades y relaciones económicas en todos los niveles. Décima Política de Estado referida a la Reducción de la Pobreza,

⁴ Artículo. Nodos Logísticos y redes empresariales. <http://m.logisticasud.enfasis.com/articulo/73469-nodos-logisticos-y-redes-empresariales>

- b) **Vigésimo Primera** Política de Estado que propone mejorar la **Competitividad** del país elaborando un plan nacional de infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y de telecomunicaciones, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones.

IV.2 Análisis sobre el fondo de la propuesta legislativa

La Comisión rechaza las propuestas referidas a los temas de incentivos tributarios teniendo en cuenta que a la fecha no existe opinión del ministerio de Economía y Finanzas, de conformidad con el artículo 79 de la Constitución Política del Perú.

Fundamentos de la adición de una Tercera Disposición Complementaria a la Ley N° 27181, Ley de Transporte y Tránsito Terrestre.

En el caso de Lima Metropolitana, por ser la capital de la República, el movimiento de tráfico de flujo vehicular es mucho mayor que el resto de ciudades capitales de departamentos, a los que debemos sumar y considerar variables como población (al 2007 según censo 8'472,935 habitantes)⁵; y polos de atracción de viajes de transporte de carga y/o mercancías como el Terminal Portuario del Callao, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez; sin embargo para los efectos de determinar el flujo o tráfico vehicular, al contar con tres puntos de cobro de peaje al norte (Chillón), sur (Pucusana) y en la Vía de Evitamiento, la medición de esta variable resulta mucho más precisa, así podemos afirmar que en el 2008, en la Vía de Evitamiento se registró un tráfico de 35'670,000 vehículos, en Pucusana 11'770,000 y en Chillón 5'660,000; pasando en el 2015 a verificarse en Evitamiento se registró 49'670,000 vehículos, en Pucusana 25'550,000 y en Chillón 11'060,000; es decir el tráfico de vehículos en los tres puntos de recaudación creció en siete (07) años, en 33'180,000 de vehículos lo que en promedio significa un tráfico mayor de 4'740,000 vehículos anuales tanto de ligeros como pesados.

La Comisión establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en mérito a sus competencias funcionales, tiene potestad para restringir la circulación de vehículos de carga en las carreteras de la Red Vial Nacional, las cuales se determinan mediante resolución Directoral de la Dirección General de Transporte Terrestre, por lo que reviste de gran importancia otorgarle la fuerza de ley que corresponde a estas restricciones o disposiciones de franjas horarias para que circulen los vehículos de transportes de mercancía y/o carga pesada, dejando de lado acciones de gobierno que se van adecuando a las necesidades de los gobernantes de turno. Asimismo reconocer que el establecimiento de franjas horarias para restringir la circulación de vehículos de carga en las ciudades está en el ámbito funcional de las municipalidades provinciales,

⁵ Instituto Nacional de Estadística e Informática. Sistema Estadístico Nacional, Compendio Estadístico Perú 2016 Tomo N° 1 Cuadro 3.19 página 19

constituyéndose ambas como acciones positivas para el beneficio de los señores usuarios.

Esta Comisión obedece a la necesidad de brindar un status especial o de fijar reglas de excepción (efectos jurídicos distintos a los ordinarios), que permitan sustentar actuaciones, principalmente del Estado, de carácter extraordinario. Ergo por lo tanto la exhortación que realiza el Congreso de la República a través de este tipo de normas, busca poner en la mesa de debate y propiciar una ventana de oportunidad para la toma de decisiones en la gestión de las políticas públicas que requiere un estado moderno.

En ese sentido, conforme a lo antes indicado, la presente propuesta legislativa se encuentra dirigida a promover el descongestionamiento vehicular de las vías urbanas impulsando una mejor gestión del tránsito terrestre, de las empresas operadoras de transporte de carga pesada, lo cual resulta de relevancia para el desarrollo local, regional y nacional y no supondría la afectación de derechos.

a) Razonabilidad de la propuesta legislativa

La Comisión para analizar la razonabilidad es decir la consistencia argumental técnico jurídico e incluso económico de la propuesta, al respecto empezaremos señalando la propuesta para el tránsito del transporte de carga y mercancías en urbes:

Lo primero que requiere analizar es 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 transparente de mercancías o carga, bien sea por el destino de las mercancías 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.

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:

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

g) Bajar los costos inherentes al transporte de mercancías y carga.

Estos efectos positivos se podrían alcanzar, si al ordenar el tráfico del transporte de mercancías y carga en las urbes se adopta como primera medida, es 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 “**Track Center**”, que **“son área de atención al transportista (talleres, gasolineras, hoteles, restaurantes, lavados de camiones, etc.,) donde las actividades logísticas que se realizan normalmente no comparten agregación de valor”**⁶ definición esta, que se establece en el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transportes. Plan de Mediano y Largo Plazo (PMLP) agosto 2014.

La Comisión considera que la implementación del proyecto referido en la iniciativa legislativa mejorará el mejor desplazamiento de la población, permitiendo que el traslado sea más rápido, se amplíe el mercado de comercialización, mejorará la efectividad en la accesibilidad a los servicios especializados que brinda el Estado, permitirá el desplazamiento de los turistas a los atractivos turísticos locales,

Como ya lo hemos indicado el proyecto se encuentra bajo la competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Vías Nacionales) y Municipalidades Provinciales

La Comisión, por las consideraciones expuestas considera que el proyecto es técnicamente viable, porque demuestra rentabilidad económica, por lo que los costos de inversión y el análisis de sensibilidad están basados en fuentes consistentes; asimismo, la sostenibilidad del proyecto está garantizada, encargándose al Ministerio de Transportes y Comunicaciones conjuntamente con los Municipalidades Provinciales competentes en restringir la operatividad de los operadores logísticos del transporte de carga pesada a circular en horarios establecidos descongestionado la zona urbana y beneficiando a los usuarios que día a día se trasladan de un lugar a otro, revirtiéndose en horas hombre que se pierden en el caótico tráfico diario.

Por lo tanto, la Comisión considera viable la propuesta y que está debidamente fundamentada la iniciativa legislativa que deberá ser plasmada en un texto de artículo único.

⁶ Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transportes. Plan de Mediano y Largo Plazo (PMLP) Agosto 2014. Perú Ministerio de Transportes y Comunicaciones – Pág. 23

V. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El análisis costo beneficio sirve como método de análisis para conocer en términos cuantitativos los impactos y efectos que tiene una propuesta normativa sobre diversas variables que afectan a los actores, la sociedad y el bienestar general, de tal forma que permite cuantificar los costos y beneficios.

En cuanto a los beneficios de la presente iniciativa la Comisión considera que de las prohibiciones y restricciones que se establezcan, requiere de la participación de los actores involucrados del sector público y privado los mismos que deberán ser liderados 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. Debiendo tener en cuenta las implicancias y afectaciones que sufren los transportistas, el público usuario así como también los corredores logísticos para la provincia de Lima, su interacción con la Provincia Constitucional del Callao y el resto del país, coadyuvando a mitigar la problemática que viene generando las operaciones mercantiles de los diversos operadores de transportes de carga pesada sobre la red vial metropolitana.

En cuanto al costo, no irroga gasto al erario nacional, porque como sabemos la restricción vehicular es una medida de gestión que atiende la problemática generada por las operaciones logísticas de carga en el transporte aunado a la circulación de diversas clases de vehículos, en cierto tiempo o en cierto lugar, y que es utilizada principalmente dentro de las zonas urbanas, contribuyendo de forma efectiva al descongestionamiento de la ciudad beneficiando directamente al público usuario.

VI. CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones recomienda, de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 70º del Reglamento del Congreso de la República, propone la **APROBACIÓN** del dictamen recaído en el **PROYECTO DE LEY 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 CIRCULACION DE VEHICULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCIA Y/O CARGA EN VIAS URBANAS.**

El Congreso de la República.

Ha dado la Ley siguiente:

TEXTO SUSTITUTORIO

LEY QUE AUTORIZA NORMAR INCENTIVOS Y/O EXONERACIONES A INVERSIONES PARA EL USO RACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DISPONE FRANJAS HORARIAS PARA CIRCULACION DE VEHICULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCIA Y/O CARGA EN VIAS URBANAS

Artículo Único. Adiciónese la Tercera Disposición Complementaria a la Ley N° 27181, Ley de Transporte y Tránsito Terrestre.

Adiciónese la Tercera Disposición Complementaria a la Ley N° 27181, Ley de Transporte y Tránsito Terrestre, el mismo que quedara redactado de la siguiente forma:

DISPOSICION COMPLEMENTARIA

(...)

“TERCERA. Franjas horarias de restricción a la circulación.

Constituyendo un objetivo esencial, la racionalización del uso de la infraestructura de vías existentes y futuras, en particular y prioritariamente en las vías urbanas; 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 en 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 a que se refiere el párrafo precedente, se efectúa dentro de los seis (06) meses constados desde la fecha de vigencia de la presente norma.

Las subsiguientes propuestas se remiten cada cuatro (04) 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 no mayor de treinta (30) días calendarios, debiendo precisar la gradualidad de su aplicación”.

Dese cuenta

Sala de sesiones

Lima, junio de 2019

MESA DIRECTIVA



1. MONTEROLA ABREGÚ, WUILIAN ALFONSO
PRESIDENTE
Fuerza Popular

.....

	<p>2. NARVAEZ SOTO, ELOY LUCIANO VICEPRESIDENTE Alianza Para el Progreso</p> <p>.....</p>
	<p>3. LAZO JULCA, ISRAEL TITO SECRETARIO Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
MIEMBROS TITULARES	
	<p>4. AGUILAR MONTENEGRO, WILMER Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>5. ELÍAS ÁVALOS, MIGUEL ÁNGEL Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>6. MAMANI COLQUEHUANCA, MOISÉS Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>7. MARTORELL SOBERO, GUILLERMO HERNÁN Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>8. SCHAEFER CUCULIZA, KARLA MELISSA Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>9. USHÑAHUA HUASANGA, GLIDER AGUSTÍN Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>10. VENTURA ANGEL, ROY ERNESTO Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>11. FLORES VÍLCHEZ, CLEMENTE Peruanos por el Kambio</p> <p>.....</p>
	<p>12. TUCTO CASTILLO, ROGELIO ROBERT Frente Amplio</p> <p>.....</p>

	13. LEÓN ROMERO, LUCIANA MILAGROS Célula Parlamentaria Aprista
	14. DEL ÁGUILA HERRERA, EDMUNDO Acción Popular
	15. CASTRO BRAVO, JORGE ANDRÉS No Agrupados
MIEMBROS ACCESITARIOS	
	16. ALBRECHT RODRÍGUEZ, VÍCTOR AUGUSTO Fuerza Popular
	17. ALCALÁ MATEO, PERCY ELOY Fuerza Popular
	18. ALCORTA SUERO, MARÍA LOURDES PÍA LUISA Fuerza Popular
	19. BARTRA BARRIGA, ROSA MARÍA Fuerza Popular
	20. BETETA RUBÍN, KARINA JULIZA Fuerza Popular
	21. CAMPOS RAMÍREZ, CÉSAR MILTON Fuerza Popular
	22. CASTRO GRANDEZ, MIGUEL ANTONIO Fuerza Popular
	23. CUADROS CANDIA, NELLY LADY Fuerza Popular

	24. DEL ÁGUILA CÁRDENAS, JUAN CARLOS Fuerza Popular
	25. DIPAS HUAMÁN, JOAQUÍN Fuerza Popular
	26. DOMÍNGUEZ HERRERA, CARLOS ALBERTO Fuerza Popular
	27. FIGEROA MINAYA, MODESTO Fuerza Popular
	28. GALARRETA VELARDE, LUIS FERNANDO Fuerza Popular
	29. LIZANA SANTOS, MÁRTIRES Fuerza Popular
	30. LÓPEZ VILELA, LUIS HUMBERTO Fuerza Popular
	31. MANTILLA MEDINA, MARIO FIDEL Fuerza Popular
	32. MELGAR VALDEZ, ELARD GALO Fuerza Popular
	33. MELGAREJO PAUCAR, MARÍA CRISTINA Fuerza Popular
	34. PALOMINO ORTIZ, DALMIRO FELICIANO Fuerza Popular

	35. PARIONA GALINDO, FEDERICO Fuerza Popular
	36. PONCE VILLAREAL DE VARGAS YESENIA Fuerza Popular
	37. REÁTEGUI FLORES, ROLANDO Fuerza Popular
	38. SEGURA IZQUIERDO, CÉSAR ANTONIO Fuerza Popular
	39. TAPIA BERNAL, SEGUNDO Fuerza Popular
	40. TRUJILLO ZEGARRA, GILMER Fuerza Popular
	41. TUBINO ARIAS CHREIBER, CARLOS Fuerza Popular
	42. VERGARA PINTO, EDWIN Fuerza Popular
	43. ARÁOZ FERNÁNDEZ MERCEDES ROSALBA Peruanos Por el Kambio
	44. APAZA ORDÓÑEZ, JUSTINIANO RÓMULO Frente Amplio
	45. LAPA INGA ZACARÍAS, REYMUNDO Frente Amplio

	<p>46. RODRÍGUEZ ZA VALETA, ELÍAS NICOLÁS Célula Parlamentaria Aprista</p> <p>.....</p>
	<p>47. HUILCA FLORES, INDIRA Nuevo Perú</p> <p>.....</p>
	<p>48. GARCÍA BELAÚNDE, VÍCTOR ANDRÉS Acción Popular</p> <p>.....</p>
	<p>49. VILLANUEVA MERCADO, ARMANDO Acción Popular</p> <p>.....</p>