

A : **ALVARO ENRIQUE CASTRO GUZMAN**
GERENTE DE MOVILIDAD URBANA

De : **LELIS TAFUR CORAL**
JEFA DE AREA LEGAL - GMU

Asunto : Solicitud de Opinión Técnica en relación al Proyecto de Ley 2016/2021-CR, que propone una "Ley de Fortalecimiento de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao"

Referencia : a) Expediente N°81947-2022 (24.05.2022)
b) Proveído N°D002305-2022-MML-SGC (26.05.2022)
c) Memorando Circular N°D000110-2022-MML-GMU (08.06.2022)
d) Expediente N°93418-2022 (10.06.2022)
e) Proveído N°D002602-2022-MML-SGC (10.06.2022)
f) Informe N°D000115-2022-MML-GMU-SERSV (14.06.2022)
g) Memorando Circular N°D000116-2022-MML-GMU (14.06.2022)
h) Informe N°096-2022-SMNP (14.06.2022)
i) Memorando N°D000616-2022-MML-GMU-SFTTCVM (15.06.2022)

Tengo a bien dirigirme a usted, en atención al asunto de la referencia, con la finalidad de expresar lo siguiente:

I. ANTECEDENTES

- 1.1. Por medio del Expediente N° 81947-2022 de fecha 24 de mayo de 2022, el Oficio N° 1129-2021-2022-CTC/CR, la Presidencia de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República solicitó a la Municipalidad Metropolitana de Lima "(...) una opinión institucional del Proyecto de Ley 2016/2021-CR, que propone una 'Ley de Fortalecimiento de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao', proyecto de la congresista Susel Ana María Paredes Piqué".
- 1.2. A través, del Proveído N° D002305-2022-MML-SGC de fecha 26 de mayo de 2022, la Secretaría General del Concejo remitió la documentación a la Gerencia de Movilidad Urbana, con la indicación "para su opinión la misma que deberá remitirla de manera directa a la Gerencia de Asuntos Jurídicos (en adelante GAJ) para que consolide información".
- 1.3. Por medio del Proveído N° D001490-2022-MML-GAJ de fecha 27 de mayo de 2022, la Gerencia de Asuntos Jurídicos remitió la documentación a la Gerencia de Movilidad Urbana con la indicación "derivamos el presente en virtud regla del expediente único. GAJ queda a la espera de la opinión técnica solicitada por SGC".
- 1.4. A través del Memorando Circular N° D000110-2022-MML-GMU de fecha 08 de junio de 2022, la Gerencia de Movilidad Urbana (en adelante la GMUJ) solicitó a la Subgerencia de Fiscalización del Tránsito, Transporte de Carga y Vehículos Menores (en adelante la SFTTCVM), y a la Subgerencia de Estudios, Regulación y Seguridad Vial "(...) emitir un informe técnico conforme a sus competencias evaluando el Proyecto de Ley N° 2016/2021-CR el cual deberán de remitir a la Oficina de Asesoría Legal de esta Gerencia en un plazo máximo de

cuarenta y ocho (48) horas y de este modo evitar cualquier tipo de responsabilidad funcional por la demora".

- 1.5. Por medio del Proveído N°D002602-2022-MML-SGC de fecha 10 de junio de 2022, la Secretaría General del Concejo remitió el Oficio N°1818-2021-2022/CDRGLMGE-CR de fecha 01 de junio de 2022 en el cual solicita la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado que se emita opinión sobre el Proyecto de Ley 2016/2021-CR.
- 1.6. A través del Memorando Circular N°D000116-2022-MML-GMU del 14 de junio de 2022, la GMU remitió el Proveído N°D002602-2022-MML-SGC y solicitó reiterativamente a la SFTTCVM y a la SERSV emitan opinión técnica sobre el Proyecto de Ley 2016/2021-CR.
- 1.7. Mediante el Informe N°D000115-2022-MML-GMU-SERSV de fecha 14 de junio de 2022, la SERSV señaló que *"el Proyecto de Ley 2016/2021-CR, que propone la "Ley de Fortalecimiento de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao", no se encuentran directamente vinculadas con las funciones asignadas a esta Subgerencia, en virtud de lo establecido en los artículos 96 y 97 del Reglamento de Organización y Funciones de la Municipalidad Metropolitana de Lima, aprobado mediante la Ordenanza N° 2208"*. Asimismo, mediante Memorando N°D000485-2022-MML-GMU-SERSV de fecha 14 de junio de 2022, la SERSV indicó a la Oficina de Asesoría Legal de la GMU que brindaba respuesta al Memorando Circular N°D000116-2022-MML-GMU con el Informe N°D000115-2022-MML-GMU-SERSV.
- 1.8. Por medio del Memorando N°D000616-2022-MML-GMU-SFTTCVM de fecha 15 de junio de 2022, la SFTTCVM remitió a la Oficina de Asesoría Legal de la GMU el Informe N° 096-2022-SMNP.

II. MARCO NORMATIVO

- 2.1. Constitución Política del Perú de 1993.
- 2.2. TUO de la Ley de Procedimientos Administrativo General – Ley N° 27444, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS (en adelante TUO de la Ley N° 27444).
- 2.3. Ley N° 27972 - Ley Orgánica de Municipalidades.
- 2.4. Ordenanza N° 2208-MML, Ordenanza que aprueba el Reglamento de Organización y Funciones (ROF) de la Municipalidad Metropolitana de Lima.
- 2.5. Directiva N°001-2016-MML/GP, Directiva que establece "Normas y procedimientos para la gestión de Convenios en la Municipalidad de Lima Metropolitana"
- 2.6. TUPA de la Municipalidad Metropolitana de Lima, aprobado mediante Ordenanza N° 1874-MML y modificatorias.

III. ANÁLISIS

Competencias de la Gerencia de Movilidad Urbana

- 3.1. De conformidad con lo preceptuado en el artículo 194 de la Constitución Política del Perú, concordante con el artículo II del Título Preliminar de la Ley N° 27972 - Ley Orgánica de Municipalidades, las municipalidades provinciales y distritales son órganos de gobierno local, con autonomía política, económica y administrativa en materias de su competencia.
- 3.2. Asimismo, el artículo 198 de la Carta Magna señala que la Municipalidad Metropolitana de Lima tiene un régimen especial en las leyes de descentralización y en la Ley Orgánica de Municipalidades. De modo que, la Municipalidad Metropolitana de Lima ejerce sus competencias dentro del ámbito de la provincia de Lima.
- 3.3. En ese sentido, la Ley N°27972 establece en los artículos 152 y el numeral 7.2. del artículo 161 que la Municipalidad Metropolitana de Lima tiene jurisdicción exclusiva sobre la provincia de Lima, ejerciendo competencias y funciones metropolitanas especiales en materia de

transporte y comunicaciones, encontrándose facultada –entre otros aspectos- para planificar, regular y gestionar el tránsito urbano de peatones y vehículos.

- 3.4. La Municipalidad Metropolitana de Lima al tener la jurisdicción exclusiva sobre la provincia de Lima conforme se señaló en el párrafo anterior, corresponde la aplicación del numeral 17.1 del artículo 17 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en el cual se le otorga a las municipalidades provinciales competencias normativas, de gestión y fiscalización en materia de transporte y tránsito terrestre, encontrándose facultadas para supervisar, detectar infracciones e imponer sanciones por incumplimiento de los dispositivos legales vinculados al tránsito terrestre; así como a emitir normas, disposiciones y realizar los actos necesarios para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial.
 - 3.5. Sin embargo, con fecha 28 de diciembre de 2018 se publicó la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU, organismo autónomo encargado de organizar, implementar y gestionar el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao. Para llevar a cabo su implementación, la Octava Disposición Complementaria Final de dicha norma dispuso que la Municipalidad Metropolitana de Lima transfiera a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU el acervo documentario, bienes muebles e inmuebles, pasivos, obligaciones, contratos, recursos y personal, vinculados al ejercicio de la función transporte terrestre de personas.
 - 3.6. Con el objetivo de dar cumplimiento a la transferencia de funciones antes mencionada, la Gerencia de Transporte Urbano y la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU, suscribieron el Acta de Transferencia de fecha 19 de setiembre de 2019. Posteriormente, se emitió la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 34-2019-ATU/PE, donde se precisó que, a partir del 23 de octubre de 2019, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU inicia el ejercicio de las funciones transferidas a su favor por parte de la Gerencia de Transporte Urbano, haciendo uso de las normas emitidas por la Municipalidad Metropolitana de Lima en lo que corresponda.
 - 3.7. Finalizado el proceso de transferencia de funciones, la Gerencia de Transporte Urbano (ahora Gerencia de Movilidad Urbana) mantiene bajo el ámbito de su competencia las funciones relacionadas a la gestión, regulación, supervisión, fiscalización y sanción del tránsito, del servicio de transporte de carga y/o mercancía, y del servicio de transporte público especial de pasajeros y carga en vehículos menores motorizados y no motorizados.
 - 3.8. En ese sentido, mediante Ordenanza N° 2208-MML, se aprobó el Reglamento de Organización y Funciones (ROF) de la Municipalidad Metropolitana de Lima, en la cual se señala en el artículo 93° que la Gerencia de Movilidad Urbana (antes Gerencia de Transporte Urbano) es el órgano de línea responsable de formular, evaluar, ejecutar, conducir y supervisar los procesos de regulación de la movilidad urbana, de tránsito, transporte de carga, vehículos menores y uso especial de las vías y otras infraestructuras que permitan el desarrollo de la movilidad en el ámbito de la provincia de Lima, dentro del marco de los dispositivos legales aplicables.
- Sobre el Proyecto de Ley 2016/2021-CR, que propone una "Ley de Fortalecimiento de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao".**
- 3.9. En ese sentido, el Proyecto de Ley 2016/2021-CR, dicha Ley "tiene como objetivo establecer medidas a fin de garantizar la cobertura adecuada, continuidad y calidad del servicio de transporte público en Lima y Callao, con el fin de evitar consecuencias negativas, como el desabastecimiento del servicio de transporte público urbano e informalidad, y las que se podrían producir como resultado de las afectaciones producidas por la pandemia Covid-19".

- 3.10. Adicionalmente, el artículo 2 del Proyecto de Ley 2016/2021-CR establece la modificación de los incisos a), e), g), ñ) y t) del artículo 6 de la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), referido a las funciones de la ATU, en aspectos como: tipificar infracciones y sanciones administrativas en el ámbito de su competencia, aprobar su régimen de beneficios y ejecutoriedad; tipificación de infracciones y sanciones administrativas, el régimen de beneficios y ejecutoriedad en lo que respecta a los usuarios del Sistema de Recaudo; otorgar autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte regular de personas; fijar las tarifas de los servicios públicos de transporte bajo su competencia, tanto para concesiones como para autorizaciones.
- 3.11. Asimismo, el artículo 3 del Proyecto de Ley 2016/2021-CR propone la incorporación de la Décimo Séptima y Décimo Octava Disposiciones Complementarias Finales las cuales establecen que los títulos habilitantes emitidos por la ATU están sujetos a modo, término y condición; y que la ATU determina las exigencias y/o condiciones para la prestación de los servicios de transporte a su cargo. De otro lado, la Única Disposición Complementaria Transitoria establece un régimen excepcional aplicable durante la fase de implementación gradual del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao.
- 3.12. Ahora bien, las modificaciones que propone el Proyecto de Ley 2016/2021-CR se deben de analizar a través de una comparativa con el artículo 6 de la Ley N° 30900:

	LEY	PROYECTO DE LEY
Artículo 6	La ATU dentro del ámbito de su competencia, ejerce las siguientes funciones:	La ATU dentro del ámbito de su competencia, ejerce las siguientes funciones:
Modifíquese los incisos a) del Artículo 6	Aprobar normas que regulen: la gestión y fiscalización de los servicios de transporte terrestre de personas que se prestan dentro del territorio; las condiciones de acceso y operación que deben cumplir los operadores, conductores y vehículos destinados a estos servicios, así como de los servicios complementarios a estos; y el funcionamiento y operatividad de los registros administrativos en que se inscriben los operadores, conductores y vehículos destinados a estos servicios; sin contravenir las normas nacionales.	Aprobar normas que regulen: la gestión y fiscalización de los servicios de transporte terrestre de personas que se prestan dentro del territorio; las condiciones de acceso y operación que deben cumplir los operadores, conductores y vehículos destinados a estos servicios, así como de los servicios complementarios a estos; y el funcionamiento y operatividad de los registros administrativos en que se inscriben los operadores, conductores y vehículos destinados a estos servicios; <u>así como tipificar infracciones y sanciones administrativas en el ámbito de su competencia, aprobar su régimen de beneficios y ejecutoriedad, los cuales serán los establecidos en su marco normativo, sin perjuicio de la aplicación supletoria del régimen general.</u>
Modifíquese los incisos e) del Artículo 6	Aprobar las normas que regulen el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, así como las especificaciones técnicas, de operatividad y de funcionamiento del Sistema de Recaudo Único.	Aprobar las normas que regulen el Sistema Integrado de Transporte en Lima y Callao, así como las especificaciones técnicas, de operatividad y de funcionamiento de Sistema de Recaudo Único, <u>así como la tipificación de infracciones y sanciones administrativas, el régimen de beneficios y ejecutoriedad en lo que respecta a los usuarios del Sistema de Recaudo.</u>
Modifíquese los incisos g) del Artículo 6	Otorgar autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte especial.	Otorgar autorizaciones para la prestación de <u>los servicios de transporte regular de personas</u> y para la prestación de los servicios de transporte especial

Modifíquese los incisos ñ) del Artículo 6	Ejercer la potestad sancionadora respecto a los operadores y conductores de los servicios de transporte terrestre de personas, así como de los operadores del Sistema de Recaudo Único, en el marco de la normatividad sobre la materia; así como ejecutar las sanciones que se impongan con arreglo a lo establecido en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte	Ejercer la potestad sancionadora respecto a los operadores y conductores de los servicios de transporte terrestre de personas, así como de los operadores y usuarios del Sistema de Recaudo Único , en el marco de la normatividad sobre la materia; así como ejecutar las sanciones que se impongan con arreglo a lo establecido <u>en el marco normativo sobre la materia</u>
Modifíquese los incisos t) del Artículo 6	Establecer un régimen de tarifa integrada que cautele la seguridad y calidad en la prestación de los servicios, así como los derechos del usuario, para los servicios de transporte terrestre de personas, de conformidad con las normas que regulan el Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada y demás normas que correspondan.	<u>Fijar las tarifas de los servicios públicos de transporte bajo su competencia, tanto para concesiones como autorizaciones.</u> Asimismo, establecer un régimen de tarifa integrada que cautele la seguridad y calidad en la prestación de los servicios, así como los derechos del usuario, para los servicios de transporte terrestre de personas
Incorporación de la Décimo Séptima y Décimo Octava Disposición Complementaria Final a la Ley N° 30900		Décimo Séptima. Títulos habilitantes sujetos a modo, término o condición Los títulos habilitantes que emite la ATU para la prestación de los servicios públicos de transporte terrestre de personas en el Territorio, están sujetos a la condición, término o modo que esta determine, en el marco de implementación del Sistema Integrado de Transporte para Lima y Callao
		Décimo Octava. Estándares para la Prestación del Servicio Público de Transporte Urbano para Lima y Callao De conformidad a su ley de creación, la ATU determina las exigencias y/o condiciones que considere convenientes para la prestación de los servicios públicos de transporte a su cargo, contando con la debida sustentación técnica y legal para dicho fin, en el marco de implementación del Sistema Integrado de Transporte para Lima y Callao.

- 3.13. Al respecto resulta importante señalar que conforme se ha desarrollado a lo largo del presente análisis, la Ley N° 30900 ha generado un impacto en las competencias que tenía la MML en relación al transporte público regular de personas que pasa a formar parte de las competencias propias de la ATU, con exclusión de la regulación sobre el transporte de carga y/o mercancía, y del servicio de transporte público especial de pasajeros y carga en vehículos menores motorizados y no motorizados que se mantienen en las competencias de la GMU.
- 3.14. Sobre el particular, el Reglamento de la Ley N° 30900 aprobado por Decreto Supremo N° 005-2019-MTC, plantea que la ATU es la entidad competente para realizar las acciones de fiscalización de los servicios de transporte regular (a) Servicios de transporte ferroviarios masivos: metros, monorrieles, tranvías y otros, b) Servicios de transporte basados en autobuses: buses de tránsito rápido - BRT, buses, microbuses u otros, c) Servicios de transporte no convencional: cables, funiculares u otros) y los servicios de transporte especial (a) Turístico, b) Trabajadores, c) Estudiantes, d) Taxis).
- 3.15. Atendiendo a las competencias propias de la ATU, el Proyecto de Ley 2016/2021-CR en cuando a tipificar infracciones y sanciones, así como la regulación de los requisitos y/o condiciones para el otorgamiento autorización y/o habilitaciones de respecto al servicio de transporte, se encuentra conforme a sus competencias. Por lo tanto, el proyecto normativo analizado no se encuentran dentro de las competencias inherentes a la Municipalidad Metropolitana de Lima.
- 3.16. En tal sentido, y conforme lo expresado, las propuestas de modificación, incorporación, así como la implementación de un régimen excepcional está enfocado en el Sistema Integral

de Transporte, no afectando las acciones de fiscalización respecto al servicio de transporte de carga y/o mercancías y el servicio de transporte en vehículos menores competencia de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

Conflicto Normativo entre la Autoridad de Transporte Urbano y la Municipalidad Metropolitana de Lima.

- 3.17. Si bien el presente Proyecto de Ley 2016/2021-CR se encuentra desarrollado en el marco de las competencias propias de la Ley N°30900 y su reglamento, es esta normativa que ha ido colisionando con las competencias propias de la Municipalidad Metropolitana de Lima. Para un mejor análisis se ha subdividido los temas que la actuación de la Autoridad de Transporte para Lima y Callao, los cuales son los siguientes:

A. Infraestructura Complementaria del Transporte Público

- 3.18. La Municipalidad Metropolitana de Lima (en adelante la MML) antes de la creación de la ATU conforme a lo establecido la Ley N°30900, resultaba competente para dotar y controlar la infraestructura. En ese sentido, la ordenanza N°1769 incorpora el numeral 3.3 del anexo 1 de la Ordenanza N°1693 que establece lo siguiente referente a las características de la infraestructura complementaria (paradores) del Transporte Público: La infraestructura y mobiliario de los paraderos y estación es dotada y controlada por la Municipalidad Metropolitana de Lima, a través de la GTU o PROTRANSPORTE, según corresponda.
- 3.19. No obstante, a la luz del inciso f del artículo 6 de la Ley N°30900, se puede verificar que es competencia de la ATU el promover, formular, estructurar y ejecutar procesos de inversión pública y privada; otorgar las concesiones para la prestación de los servicios de transporte terrestre urbano regular y masivo de personas, así como para la construcción y operación de la infraestructura vial e infraestructura complementaria requerida para dichos servicios, cuando la naturaleza del proyecto así lo requiera.
- 3.20. Asimismo, el numeral 9 del artículo 10 del Decreto Supremo N°005-2019-MTC que reglamenta la Ley 30900 señala que la ATU en el marco de su función de gestión resulta competente para gestionar y operar la infraestructura de transporte urbano e infraestructura complementaria correspondiente al SIT en el marco de la normativa vigente y las políticas del sector transportes. Ergo, la ATU es la competente para realizar la construcción y operación de la infraestructura complementaria requerida para el sistema de transporte público en Lima.
- 3.21. Este argumento se ve reforzado, a raíz de que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante la Resolución Ministerial N°991-2021-MTC/01 de fecha 14 de octubre de 2021, encargó a la ATU la ejecución de los contratos de Asociación Público Privada vigentes de la Red Básica del Metro de Lima y Callao celebrados con anterioridad a la fecha de publicación de la Ley N° 30900. Como base de ese encargo, se planteó la atribución de elaborar los estudios de inserción urbana y ejecutar las obras de adecuación vial de forma provisional y temporal a fin de lograr la compatibilidad entre las secciones viales normativas y reales del Proyecto "Línea 2 y Ramal Av. Faucett - Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao"; para lo cual la ATU podrá realizar las acciones que resulten necesarias para el cumplimiento de la atribución encargada con la MML y/u otras Entidades públicas o privadas, en los aspectos relacionados las competencias de las mismas.
- 3.22. Un argumento adicional se encuentra en el Decreto Supremo N°023-2020-MTC que modificó el artículo 30 del Reglamento Nacional de Tránsito en el cual se señala que para el caso de circunscripciones provinciales conurbadas que cuenten con un organismo responsable de la prestación integrada del servicio público de transporte de personas como es el caso de la ATU, constituido conforme al artículo 73 de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades,

la atribución contemplada en el literal a) del numeral 30.1 del presente artículo es ejercida exclusivamente por dicho organismo.

3.23. El citado literal a) del numeral 30.1 señala que la ATU puede fijar en zona urbana: Vías o carriles para la circulación exclusiva o preferencial de vehículos del servicio público de transporte terrestre de personas. Sin embargo, el numeral 30.3 del artículo 30 del Reglamento Nacional de Tránsito señala que "el literal a) del numeral 30.1 del presente artículo, tienen prioridad sobre cualquier otra medida de gestión de tránsito, salvo respecto de los peatones y vehículos no motorizados."

3.24. Dichas funciones de la ATU se analizan a la luz de la diferenciación de funciones expresadas en el ROF de la MML, de manera particular en el artículo 101 el cual establece las competencias de la Subgerencia de Ingeniería de Tránsito señalando en el numeral 8 que tiene como función el promover la ejecución, renovación y mantenimiento de la infraestructura vial en el ámbito de la provincia de Lima. No obstante, dicha infraestructura está vinculada a las competencias propias de la MML las cuales deberán estar ligadas a la gestión, regulación, supervisión, fiscalización y sanción del tránsito, del servicio de transporte de carga y/o mercancía, y del servicio de transporte público especial de pasajeros y carga en vehículos menores motorizados y no motorizados.

B. Competencias sobre la Aprobación del plan de desarrollo logístico para el transporte de carga y/o mercancías.

3.25. Conforme señala la Ordenanza N°1682, la GMU regula la circulación y la prestación del Servicio de Transporte de Carga y/o Mercancías en la provincia de Lima Metropolitana; establece las sanciones correspondientes por la comisión de infracciones e inobservancias de las disposiciones y obligaciones del servicio de transporte de carga y/o mercancías; con la finalidad de preservar el orden y la seguridad en la vía pública, coadyuvando a mejorar el tránsito de peatones y vehículos.

3.26. La novena Disposición Complementaria, Transitoria y Final de la Ordenanza N°1682 señala que la GTU (hoy Gerencia de Movilidad Urbana) determinará los horarios, las zonas rígidas y la red vial por la cual podrán circular los vehículos destinados al servicio de transporte de carga y/o mercancías en la provincia de Lima Metropolitana, de conformidad con las leyes vigentes.

3.27. Asimismo, mediante el Decreto de Alcaldía N°011-2019-MML y modificatoria por el Decreto de Alcaldía N°017-2009-MML establece que: regula la circulación de vehículos de carga y/o mercancías en Lima Metropolitana, por franjas horarias, categoría vehicular, clasificación vial, entre otros; estableciendo una Red Vial de Carga, la prohibición de la circulación de vehículos de categoría N2 (\geq a 6.5 toneladas de peso bruto vehicular), N3, O3 y O4 por vías locales y vías expresas metropolitanas.

3.28. Así también, la segunda disposición complementaria final del citado decreto, señala: La Gerencia de Transporte Urbano o la que haga sus veces, a través de Resolución de Gerencia, determina nuevas condiciones, carriles o varía las establecidas en la presente norma. De este modo, lo expuesto en el Proyecto de Ley 2016/2021-CR no trasgrede las competencias propias de la MML.

3.29. Ahora bien, el inciso c del artículo 7 de la Ley N°30900 señala como función complementaria en materia de transporte de mercancías: aprobar el Plan de Desarrollo Logístico para el Transporte de Carga en el territorio. Así mismo recomendar restricciones de horario, circulación, detención o estacionamiento de vehículos de transporte de mercancía en el territorio, considerando la capacidad y características de las vías, y con arreglo a la normativa vigente en la materia.

- 3.30. Del mismo modo, el numeral 8.4 del artículo 8 del Decreto Supremo N°005-2019-MTC reglamento de la ley N°30900 señala que la ATU tiene como una atribución en su función de planificación lo siguiente: Elaborar y aprobar el Plan de Desarrollo Logístico en materia de transporte de mercancías en el territorio, en el marco del documento técnico Plan Nacional de Servicios Logísticos de Transportes.

C. Problemática de la Semaforización.

- 3.31. Resulta pertinente señalar que el numeral 1.3. del Artículo 81 Ley N°27972 Ley Orgánica de Municipalidades.- Tránsito, Vialidad y Transporte Público, establece que es función específica exclusiva de las municipalidades provinciales: normar, regular, organizar y mantener los sistemas de señalización y semáforos y regular el tránsito urbano de peatones y vehículos. Asimismo el numeral 7.3. del Artículo 161 de la citada Ley establece como función de la Municipalidad Metropolitana de Lima, a través de la Alcaldía Metropolitana (órgano ejecutivo), el planificar, regular, organizar y mantener los sistemas de semáforos.
- 3.32. Esta función se complementa con lo desarrollado en el artículo Octavo de la Ordenanza N° 341, en la cual establece que la semaforización de las vías locales estará a cargo de las Municipalidades Distritales, las que deberán coordinar con la Dirección Municipal de Transporte Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima (ahora Gerencia de Movilidad Urbana).
- 3.33. Asimismo, según el Artículo Segundo del Decreto de Alcaldía N° 017-2009, la Gerencia de Transporte Urbano (ahora Gerencia de Movilidad Urbana), es la encargada del cumplimiento de los "Criterios Técnicos Mínimos para la implementación de equipos y sistemas de semaforización a ser utilizados en las vías de la Provincia de Lima". Además, según numeral 10 del Artículo 101 del Reglamento de Organización y Funciones de la Municipalidad Metropolitana de Lima, es función de la Subgerencia de Ingeniería de Tránsito formular, proponer e implementar ordenanzas, acuerdos, decretos, resoluciones, directivas, instructivos, contratos, convenios y otras normas de aplicación institucional metropolitana, de acuerdo a sus competencias.
- 3.34. Si bien las Municipalidades Distritales, están a cargo de la semaforización de vías locales, dicha función requiere de la coordinación con la Gerencia de Movilidad Urbana, la cual está encargada del cumplimiento de las normativas en materia de semaforización vigente y tiene como función, a través de la Subgerencia de Ingeniería de Tránsito, la formulación de resoluciones conducentes a evaluar el plan de semaforización de las Distritales.
- 3.35. Ahora bien, el inciso a) del artículo 7 de la Ley N°30900 plantea como función complementaria de la ATU en materia de tránsito las disposiciones necesarias para la integración obligatoria de los centros de gestión de tránsito o las que hagan sus veces dentro del territorio, a efectos de operar de manera coordinada, estandarizada y técnicamente compatible.
- 3.36. En adición, el numeral b) del artículo 7 de la Ley N°30900 plantea como función complementaria de la ATU en materia de gestión de la infraestructura el emitir opinión técnica vinculante en la formulación y evaluación de proyectos relacionados con redes semaforicas, infraestructura y señalización vial en el territorio, independientemente del tipo de la clasificación o tipo de vía, a fin de garantizar su compatibilidad con los conceptos de ciudad, movilidad y sistema integrado de transporte. De no contar con la opinión técnica favorable de la ATU, el proyecto es nulo de pleno derecho.
- 3.37. De igual manera, el numeral 6 del artículo 10 del Decreto Supremo N°005-2019-MTC reglamento de la ley N°30900 plasma como uno de los atributos de la función de gestión de

la ATU lo siguiente: Emitir opinión técnica vinculante en la formulación y evaluación de proyectos relacionados con redes semafóricas, infraestructura y señalización vial en el territorio, independientemente del tipo de la clasificación o tipo de vía, a fin de garantizar su compatibilidad con los conceptos de ciudad, Movilidad y SIT.

D. Competencias de la MML en relación a la Movilidad Urbana No Motorizada.

- 3.38. Conforme al subnumeral 7.7 del numeral 7 del artículo 161 de la Ley N°27972 Ley Orgánica de Municipalidades establece como competencia y función especial de la MML el regular la circulación de vehículos menores motorizados o no motorizados, tales como mototaxis, taxis, triciclos y otros de similar naturaleza.
- 3.39. En esa misma línea, la Ley N° 30936 Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, establece en su artículo 5 que los gobiernos locales – como es la MML - están autorizados a utilizar, el mecanismo de obras por impuestos, con la finalidad de adecuar la infraestructura urbana y de transporte existente y construcción de ciclovías para facilitar el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y que contribuye en la preservación del ambiente, conforme a los planes viales urbanos vigentes.
- 3.40. Del mismo modo, el artículo 6 de la Ley N° 30936 establece que las autoridades de los tres niveles de gobierno implementan medidas que faciliten el transporte intermodal, con la finalidad de que el ciclista conecte su trayecto con otros medios de transporte; asimismo, habiliten espacios y estructuras seguras para el estacionamiento de bicicletas en las estaciones de los medios de transporte masivo.
- 3.41. Sin embargo, sobre la función de planificación el artículo 5 de la Ley N° 30900 señala las competencias que tiene la ATU_ indicando que es "(...) el organismo competente para planificar, regular, gestionar, supervisar, fiscalizar y promover la eficiente operatividad del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, para lograr una red integrada de servicios de transporte terrestre urbano masivo de pasajeros (...)".
- 3.42. Por ende, la GMU ya no es competente para desarrollar algún tipo de estrategia en el marco de transporte terrestre urbano masivo de pasajeros, no obstante, como bien se ha señalado en el marco de sus competencias puede realizar un análisis sobre las acciones que se deberían de tomar para mitigar el impacto del transporte de carga, vehículos menores motorizados como no motorizados y la promoción de la peatonalización de la ciudad de Lima.
- 3.43. El argumento se ve reforzado con lo dispuesto en el artículo 9 de la Ordenanza 1851, en el cual la GTU (actualmente GMU) de la MML es el órgano de línea competente para planificar la circulación y el tránsito de vehículos no motorizados en la Provincia de Lima, así como para aprobar los Estudios de Tránsito y Transporte para la planificación de infraestructura ciclovial no motorizada, así como para la prestación de servicios de alquiler y/o préstamo y de programas de movilidad y recuperación del espacio público. De este modo, la Municipalidad Metropolitana de Lima ejerce de forma exclusiva las competencias relacionadas a la regulación la circulación de vehículos menores motorizados o no motorizados, conforme a la Ley Orgánica de Municipalidades, la Ley N° 30936 y las Ordenanza N° 612 y 1851. Es pertinente señalar que este conflicto normativo fue analizado en el cual el Tribunal Constitucional, quien declaró infundado el pedido de conflicto competencial interpuesto contra la ATU.
- 3.44. En este contexto, la ATU emitió la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 65-3030-ATU/PE, que aprueba el "Sistema de Transporte Individual Sostenible – SITIS" dirigido a implementar una

red de ciclovías, no cuenta con sustento normativo, partiendo de un desconocimiento de las competencias conferidas a la ATU, tanto en la Ley N° 30900, como en su reglamento.

- 3.45. El literal c) del artículo 6 de la Ley N° 30900, señala que la ATU tiene la función de "(...) aprobar el Plan de Movilidad Urbana¹ para las provincias de Lima y Callao, el cual debe considerar la integración multimodal de medios de transporte motorizados y no motorizados, así como los planes de desarrollo urbano vigentes en su ámbito (...)". Por lo tanto, conforme señala la Ley N°30900, la ATU no sería competente para elaborar o realizar algún plan que tenga como fin el establecer una red de ciclovías conforme lo señala la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 65-3030-ATU/PE.
- 3.46. Asimismo, el numeral 8.3 del artículo 8 del Decreto Supremo N°005-2019-MTC, que reglamenta la ley de creación de la ATU, establece dentro de la función de planificación de dicha entidad "(...) *Elaborar, aprobar y ejecutar los Planes de Movilidad Urbana, el Plan Maestro de Transporte y el Plan Regulador de Rutas, así como otros planes que correspondan.*" Por lo tanto, el numeral 8.3 del artículo 8 del citado reglamento, excedería lo señalado en el artículo 6 de la Ley N°30900 al agregar como competencia de la ATU "**elaborar el Plan de Movilidad Urbana**".
- 3.47. Agregando a lo anterior, el numeral 7 del artículo 9 del Decreto Supremo N°005-2019-MTC señala que dentro de la función normativa de la ATU se comprende la elaboración de "*normas que regulen el servicio de transporte terrestre de personas mediante vehículos motorizados y no motorizados*". No obstante, dicho artículo no solo excedería lo señalado como competencias de la citada entidad establecidas en el artículo 6 de la Ley N°30900, sino también excedería lo señalado en el numeral 7.7. del artículo 161 de la Ley Orgánica de Municipalidades relacionadas a las funciones y competencias especiales de la Municipalidad Metropolitana de Lima en materia de transporte y comunicaciones, en el cual se indica la competencia para regular la circulación de vehículos menores motorizados y no motorizados.

IV. CONCLUSIONES:

- 4.1. Del análisis previo se determina que el Proyecto de Ley 2016/2021-CR, que propone una "Ley de Fortalecimiento de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao" se encuentra desarrollado coherentemente en el marco de las funciones de la Ley N° 30900 y el Decreto Supremo N°005-2019-MTC. Por lo tanto, el proyecto normativo analizado no se encuentran dentro de las competencias inherentes a la Municipalidad Metropolitana de Lima.
- 4.2. No obstante, es importante señalar que la Ley N° 30900 y el Decreto Supremo N°005-2019-MTC plantean una problemática funcional que atañe tanto a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao y la Municipalidad Metropolitana de Lima.
- 4.3. Sobre el particular, al analizar las competencias sobre la Infraestructura Complementaria del Transporte Público se observa que, el inciso f del artículo 6 de la Ley N°30900 y el numeral 30.3 del artículo 30 del Reglamento Nacional de Tránsito refuerzan la necesidad de que la ATU solicite en el marco de una ejecución, operación o renovación de alguna obra sobre infraestructura vial y complementaria la autorización de interferencia de vía conforme a la Ordenanza N°1680-MML.

¹ El numeral 7 del artículo 6 del Decreto Supremo N°005-2019-MTC y el artículo 63 del Decreto Supremo N°022-2016-VIVIENDA señalan el concepto de movilidad urbana sostenible como aquel desplazamiento de personas y bienes utilizando modos de transporte accesibles y seguros, con costos y tiempos razonables, eficientes en el consumo energético, que minimicen los efectos negativos sobre el medio ambiente y mejoren la calidad de vida de las personas.

- 4.4. Sobre las competencias referidas a la aprobación del plan de desarrollo logístico para el transporte de carga y/o mercancías se constata una posible alteración del ordenamiento que parte de las competencias de la ATU de no solo a elaborar el plan de desarrollo logístico para el Transporte de Carga en el territorio, sino también de elaborar dicho plan conforme señala el reglamento de la Ley 30900. Ello incurre en una afectación a las competencias de la GMU en relación a la prestación del Servicio de Transporte de Carga y/o Mercancías en la provincia de Lima Metropolitana.
- 4.5. En relación a la semaforización resulta importante resaltar que el objeto de la Ley N°30900 busca garantizar el funcionamiento de un sistema integrado de transporte de Lima y Callao. Teniendo en cuenta ello, el inciso a) y b) del artículo 7 de la citada ley, sobre las funciones de tránsito, existiría una alteración entre las funciones entre la ATU y la MML en relación a la evaluación de los planes de desarrollo de redes semaforizadas.
- 4.6. Asimismo, la MML en relación a la Movilidad Urbana No Motorizada ejerce de forma exclusiva las competencias relacionadas a la regulación la circulación de vehículos menores motorizados o no motorizados, conforme a la Ley Orgánica de Municipalidades, la Ley N° 30936 y las Ordenanzas N° 612 y 1851. En consecuencia, ciertas actuaciones de la ATU como la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 65-2020-ATU/PE, que aprueba el "Sistema de Transporte Individual Sostenible – SITIS" dirigida a implementar una red de ciclovías, presenta una problemática competencial que plantea una dicotomía funcional entre ambas entidades.
- 4.7. Los supuestos analizados en el presente informe buscan evidenciar que la Ley N° 30900 y el Decreto Supremo N°005-2019-MTC en ciertos supuestos colisionan con las competencias propias de la Municipalidad Metropolitana de Lima. De este modo, se recomienda que el Congreso de la República promueva la solución de los conflictos normativos en el marco de sus competencias respetando las funciones y atribuciones inherentes de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

V. RECOMENDACIONES

- 5.1. La Gerencia de Movilidad Urbana deberá remitir el presente informe a la Gerencia de Asuntos Jurídicos a fin de cumplir con lo dispuesto por la Secretaría General del Concejo.

Es todo cuanto informo a usted para los fines pertinentes.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente

LELIS TAFUR CORAL

JEFA DE AREA

AREA LEGAL-GMU