

SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO

SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberania Nacional"

Lima, 16 de Marzo del 2022

OFICIO N° D000290-2022-MML-SGC

Señora Congresista

NORMA YARROW LUMBRERAS

Presidenta Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado

Señor Congresista

ALEJANDRO SOTO REYES

Presidente Comisión de Transportes y Comunicaciones CONGRESO DE LA REPUBLICA JR. AZANGARO 468 OF.208,LIMA-LIMA-Presente.-

Asunto : Proyecto de Ley 1048/2021-CR, Ley del fortalecimiento y modernización de las

empresas formales y/o regulares del transporte público terrestre de Lima y

Callao, y modificación de la Ley 30900.

Referencia : Oficio N° 0524-2021-2022-CTC/CR DS:N° 138-2022

Oficio N° 1013 - 2021-2022/CDRGLMGE-CR DS:N°8772-2022
Oficio N° 0662-2021-2022-CTC/CR DS No 18665-2022

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted, con mis atentos saludos, en atención a los documentos de la referencia donde se solicita opinión sobre el Proyecto de Ley N°1048/2021-CR, Ley del fortalecimiento y modernización de las empresas formales y/o regulares del transporte público terrestre de Lima y Callao, y modificación de la Ley 30900.

Al respecto, se adjunta copia de la siguiente documentación :

- Informe N° 00254-2022-GAJ de la Gerencia de Asuntos Jurídicos
- Informe N° D000032- 2022, MML-GMU-AL de la Gerencia de Movilidad Urbana
- Informe N° D000014-2022-MML-GMU-SERSV Subgerencia de Estudios, Regulación y Seguridad Vial de la Gerencia de Movilidad Urbana
- Informe D000212-2022- MML-GSGC-SOS de la Subgerencia de Operaciones de Seguridad

Sin otro particular, le reitero las muestras de mi especial consideración y estima.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente

YOLANDA CAROLINA FALCON LIZARASO

SECRETARIA GENERAL DE CONCEJO SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO





"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres" "Año del Fortalecimiento de la Soberania Nacional"

Lima, 11 de Marzo del 2022

INFORME N° D000254-2022-MML-GAJ

A : YOLANDA CAROLINA FALCON LIZARASO

SECRETARIA GENERAL DE CONCEJO

De : MARIANO MIGUEL CASTAÑEDA FERRADAS

GERENTE DE ASUNTOS JURIDICOS

Asunto : Proyecto de Ley 1048/2021-CR, "Ley del fortalecimiento y

modernización de las empresas formales y/o regulares del transporte público terrestre de Lima y Callao, y modificación de la Ley 30900

Referencia : a) Oficio N° 524-2021-2022-CTC/CR

b) Oficio N° 1013-2021-2022/CDRGLMGE-CR

c) Oficio N° 0662-2021-2022-CTC/CR

Me dirijo a usted en atención al documento de la referencia, a través del cual se solicita opinión sobre del Proyecto de Ley 1048/2021-CR, "Ley del fortalecimiento y modernización de las empresas formales y/o regulares del transporte público terrestre de Lima y Callao, y modificación de la Ley 30900".

Al respecto, informamos lo siguiente:

I. <u>ANTECEDENTES:</u>

- Oficio N° 524-2021-2022-CTC/CR, de fecha 28 de diciembre de 2021, mediante el cual el Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, Congresista Alejandro Soto Reyes, solicita a la Municipalidad Metropolitana de Lima opinión institucional del Proyecto de Ley 1048/2021-CR, "Ley del fortalecimiento y modernización de las empresas formales y/o regulares del transporte público terrestre de Lima y Callao, y modificación de la Ley 30900".
- Oficio Nº 1013-2021-2022/CDRGLMGE-CR, de fecha 06 de enero de 2022, mediante el cual la Presidente de la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado, Congresista Norma Yarrow Lumbreras, solicita a la Municipalidad Metropolitana de Lima opinión institucional del Proyecto de Ley 1048/2021-CR, "Ley del fortalecimiento y modernización de las empresas formales y/o regulares del transporte público terrestre de Lima y Callao, y modificación de la Ley 30900", en adelante Proyecto de Ley.
- 1.3 Mediante Memorando Circular N° D000014-2022-MML-GMU de fecha 24 de enero de 2022, la Gerente de Movilidad Urbana remite el Oficio N° 524-2021-2022-CTC/CR, de fecha 28 de diciembre de 2021, a la Subgerencia de Estudios Regulación y Seguridad Vial, Subgerencia de Fiscalización del Tránsito, Transporte de Carga y Vehículos Menores y la Subgerencia de Ingeniería de Tránsito, para pronunciamiento sobre el Proyecto de Ley.
- 1.4 Con Memorando D0000121-2022-MML-GMU, de fecha 26 de enero de 2022, la Gerencia de Movilidad Urbana remite a la Gerencia de asuntos jurídicos el Informe N° D000032-2022, MML-GMU-AL de fecha 26 de enero de 2022, del Área Legal de la indicada Gerencia, a través de la cual emite pronunciamiento sobre el Proyecto de Ley, señalando, entre otros que: i) Al respecto, resulta pertinente recordar que con fecha 28 de diciembre de 2018, se publicó la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres" "Año del Fortalecimiento de la Soberania Nacional"

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 cuya implementación, la Octava Disposición Complementaria Final de dicha norma dispuso que la Municipalidad Metropolitana de Lima transfiera a la ATU el acervo documentario, bienes muebles e inmuebles, pasivos, obligaciones, contratos, recursos y personal, vinculados al ejercicio de la función transporte terrestre de personas: ii) Finalizado el proceso de transferencia de funciones, conforme a las Resoluciones de Presidencia Ejecutiva N° 32-2019-ATU/PE y N° 127-2020-ATU-PE, la Municipalidad Metropolitana de Lima, a través de la Gerencia de Movilidad Urbana, mantiene bajo el ámbito de su competencia las funciones relacionadas a la gestión, regulación, supervisión, fiscalización y sanción del tránsito, el servicio de transporte de carga y/o mercancía, el servicio de transporte público especial de pasajeros y carga en vehículos menores motorizados y vehículos no motorizados, en la provincia de Lima; iii) En consecuencia, la Gerencia de Movilidad Urbana no es la autoridad competente para emitir opinión del proyecto de "Ley de fortalecimiento y modernización de las empresas formales y/o regulares del transporte público terrestre de Lima y Callao, y modificación de la Ley 30900", toda vez que, actualmente, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU es el organismo competente en materia del servicio de transporte terrestre de personas en las provincias de Lima y Callao.

- 1.5 Con Memorando D0000039-2022-MML-GMU-SFTTCVM, de fecha 27 de enero de 2022, la Subgerencia de Fiscalización del Tránsito, Transporte de Carga y Vehículos Menores remite al Jefe del Área Legal de la Gerencia de Movilidad Urbana el Informe Nº 05-2022-MML/GMU-AQR, de fecha 26 de enero de 2022, donde, sobre el Proyecto de Ley, se concluye: i) Que, Ley N° 1048/2021-CR "Ley del Fortalecimiento y Modernización de las empresas Formales v/o Regulares del Transporte Público Terrestres de Lima y Callao, y Modificación de la Ley N° 30900, fortalece, impulsa y pretende modernizar a las empresas regulares o formales de servicios de transporte terrestre urbano de personas de Lima y Callao, teniendo como finalidad prevenir el informalismo de las empresas regulares o formales de transporte terrestre urbano de personas; ii) Que el proyecto de ley modifica el numeral 10.1 del artículo 10 y el artículo 12° de la Ley 30900, referente a ello, ya no se establece el periodo de tiempo para la orientación del Consejo Directivo. Asimismo, la designación de la Presidencia Ejecutiva será designada por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, cuya designación es a carácter de confianza; iii) Que, conforme a las competencias de la Subgerencia de Fiscalización del Tránsito Transporte de Carga y Vehículos Menores, dentro de sus funciones y atribuciones establecidas en el Reglamento de Organización y Funciones (ROF)- Ordenanza N° 2208-2019, no se encuentra establecido dentro de nuestras competencias evaluar el Proyecto de Ley Nº 1048/2021-CR, el mismo que es relacionado a servicio de transporte terrestre urbano de personas.
- 1.6 Con Memorando D0000160-2022-MML-GMU, de fecha 02 de febrero de 2022, la Gerencia de Movilidad Urbana informa que solicitó a las Subgerencias de Estudios, Regulación y Seguridad Vial (SERSV), Subgerencia de Ingeniería de Tránsito (SIT) y Subgerencia de Fiscalización de Tránsito, Transporte de Carga y Vehículos Menores (SFTTCVM) pronunciamiento sobre el Proyecto de Ley. Asimismo, indica que la SFTTCVM mediante Memorando N°D000039-2022-MML-GMU-SFTTCVM señaló que "conforme a las competencias de la Subgerencia de Fiscalización del Tránsito Transporte de Carga y Vehículos Menores, establecidas en el Reglamento de Organización y Funciones (ROF)- Ordenanza N° 2208-2019, no se encuentra dentro de nuestras competencias evaluar el Proyecto de Ley N° 1048/2021-CR, el mismo que es relacionado a servicio de transporte terrestre urbano de personas". Adicionalmente remite el Informe N° D000014-2022-MML-GMU-SERSV de fecha 01 de febrero de 2022, de la Subgerencia de Estudios, Regulación y Seguridad Vial, que hace suyo.
- 1.7 Mediante Memorando D0000105-2022-MML-GAJ, de fecha 10 de febrero de 2022, la Gerencia de Asuntos Jurídicos, solicita a la Gerencia de Seguridad Ciudadana opinión respecto del Proyecto de Ley.



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres" "Año del Fortalecimiento de la Soberania Nacional"

- 1.8 Con Memorando D0000271-2022-MML-GMU, de fecha 15 de febrero de 2022, la Gerencia de Movilidad Urbana remite el Informe D000050-2022-MML-GMU-AL de fecha 15 de febrero de 2022, sobre el Proyecto de Ley.
- 1.9 Mediante Informe N° 47-2022-MML-GSGC-EAL de fecha 14 de febrero de 2022, del Asesor legal de la Gerencia de Seguridad Ciudadana solicita opinión a la Subgerencia de Operaciones de Seguridad sobre el Proyecto de Ley.
- 1.10 Con Memorando D0000261-2022-MML-GSGC de fecha 03 de marzo de 2022, la Gerencia de Seguridad Ciudadana remite el Informe D000212-2022-MML-GSGC-SOS de fecha 03 de marzo de 2022, de la Subgerencia de Operaciones de Seguridad a través del cual, emite opinión sobre el Proyecto de Ley.

II. <u>ANÁLISIS:</u>

- 2.1 Los artículos 29 y 30 del Reglamento de Organización y Funciones de la Municipalidad Metropolitana de Lima, aprobado por Ordenanza N° 2208 (en adelante ROF) establecen que la Gerencia de Asuntos Jurídicos constituye el órgano responsable de brindar asesoría en asuntos jurídicos y normativos que requiere la Corporación Municipal.
- 2.2 El deber de asesoría antes descrito, versa, entre otros, en desarrollar, controlar y supervisar las actividades jurídicas de asesoramiento, opinión legal, absolución de consultas, interpretación de disposiciones y normas legales sobre asuntos administrativos o documentación de la Municipalidad Metropolitana de Lima. Es así que, dicha asesoría está referida, en general, a la forma de aplicación e interpretación de las normas legales que son utilizadas por los diferentes órganos de la Municipalidad Metropolitana de Lima, en el ejercicio de las funciones que le son propias.
- 2.3 Estando a lo anterior, viene para opinión de esta Gerencia, el Proyecto de Ley 1048/2021-CR, "Ley del fortalecimiento y modernización de las empresas formales y/o regulares del transporte público terrestre de Lima y Callao, y modificación de la Ley 30900", remitido mediante Memorando D0000261-2022-MML-GSGC de fecha 03 de marzo de 2022, por la Gerencia de Seguridad Ciudadana.
- 2.4 Preliminarmente, es importante señalar que las Municipalidades son los órganos de gobierno local con autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia, tal como lo señala el artículo 194 de la Constitución Política del Perú.
 - En ese mismo sentido, el artículo II del Título Preliminar de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades (en adelante LOM) reafirma que los Gobiernos Locales gozan de autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia; y señala que la autonomía que la Constitución Política del Perú establece para las Municipalidades radica en la facultad de ejercer actos de gobierno, administrativos y de administración, con sujeción al ordenamiento jurídico.
- 2.5 Ahora bien, el artículo 81 de la LOM, establece que las municipalidades provinciales en uso de sus funciones específicas y exclusivas norman, organizan y regulan el tránsito urbano de peatones y vehículos.
- 2.6 Asimismo, acorde a lo establecido en el inciso 7.2 del numeral 7 del artículo 161 de la LOM, la Municipalidad Metropolitana de Lima tiene competencias y funciones en materia de transporte y comunicaciones, para planificar, regular y gestionar el tránsito urbano de peatones y vehículos.
- 2.7 En concordancia con lo anterior, el numeral 17.1 del artículo 17 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, atribuye a las Municipalidades Provinciales competencias normativas, de gestión y fiscalización en materia de transporte y tránsito



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres" "Año del Fortalecimiento de la Soberania Nacional"

terrestre, encontrándose facultada para -entre otros aspectos- emitir normas, disposiciones y realizar los actos necesarios para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial, así como supervisar, detectar infracciones e imponer sanciones por incumplimiento de los dispositivos legales vinculados al transporte y al tránsito terrestre.

- 2.8 Por otro lado, con la dación de la Ley N° 30900, se 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. Así, para llevar a cabo su implementación del ATU, 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.
- 2.9 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.
- 2.10 Finalizado el proceso de transferencia de funciones, la Gerencia de Transporte Urbano (ahora Gerencia de Movilidad Urbana de la Municipalidad Metropolitana de Lima) 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.
- 2.11 En ese contexto, mediante Oficio N° 524-2021-2022-CTC/CR, de fecha 28 de diciembre de 2021, el Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, Congresista Alejandro Soto Reyes, solicita a la Municipalidad Metropolitana de Lima opinión institucional sobre el Proyecto de Ley 1048/2021-CR, "Ley del fortalecimiento y modernización de las empresas formales y/o regulares del transporte público terrestre de Lima y Callao, y modificación de la Ley 30900". Así también, mediante Oficio N° 1013-2021-2022/CDRGLMGE-CR, de fecha 06 de enero de 2022, la Presidente de la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado, Congresista Norma Yarrow Lumbreras, solicita a la Municipalidad Metropolitana de Lima opinión institucional sobre el referido Proyecto de Ley.
- 2.12 Sobre el particular, es preciso señalar que de conformidad con el artículo 75 del Reglamento del Congreso de la República, una propuesta legislativa deberá contar con una exposición de motivos con los siguientes componentes: (i) fundamentos, (ii) el efecto de la vigencia de la norma que se propone sobre la legislación nacional, (iii) el análisis costo-beneficio de la futura norma legal, y (iv) un comentario sobre su incidencia ambiental, cuando corresponda. Tales requisitos sólo pueden ser dispensados por motivos excepcionales
 - La misma norma desarrolla el procedimiento de solicitud de información a las instituciones de la Administración pública, en su artículo 87, donde se establece que dicho pedido deberá ser formulado por escrito, con fundamento, y preciso.
- 2.13 Al respecto, la Subgerencia de Estudios, Regulación y Seguridad Vial de la Gerencia de Movilidad Urbana elevó el Informe N° D000014-2022-MML-GMU-SERSV de fecha 01 de febrero de 2022, sobre el Proyecto de Ley, de cuya lectura se tiene, entre otros, lo siguiente:



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberania Nacional"

- i) De acuerdo a la documentación remitida se identifica un proyecto de ley orientado a otorgarle a las empresas autorizadas 05 y/o 10 años de autorización (inciso a y b del artículo 6, inciso a del artículo 9), a través del otorgamiento de la autorización o la prórroga de los títulos habilitantes para la prestación del servicio de transporte urbano regular para Lima y Callao, entiéndase para el universo de vehículos de tipología camioneta rural, microbús, ómnibus (regular);
- ii) En primer lugar cabe indicar que esta iniciativa legislativa puede verse como una intromisión, considerando que como política analizada y como parte de una metodología NAMA País (Acción de Mitigación Nacionalmente Apropiada), por muchos años se determinó como muy necesaria la creación de una Autoridad Única de Transporte para Lima y Callao, teniendo como escenario negativo la incongruencia de las regulaciones entre ambas provincias y la falta de un solo ente que contenga las funciones y competencias para diseñar los lineamientos y políticas para el transporte orientado modernizar este servicio;
- iii) En esa línea de ideas, se crea una entidad especializada, autónoma y de carácter netamente técnico que como parte de su implementación, absorbió los cuerpos técnicos que contenían ambas provincias (GMU Lima y la GGTU Callao), además de contar adicionalmente con los técnicos provenientes de la Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico AATE y sus respectivas herramientas tecnológicas (Modelos de simulación TRANSCAD SOFWARE) para poder desarrollar los análisis correspondientes, escenarios de demanda y oferta, sistemas de rutas propuestas, fichas técnicas, esquemas y procesos necesarios para implementar un Sistema Integrado de Transporte Urbano de manera progresiva y con las características de desarrollar la intermodalidad con otros modo de transporte en la provincia de Lima y Callao;
- El servicio de transporte actual tanto en la Provincia de Lima y Callao, en su mayoría de las empresas autorizadas no presentan las condiciones de una adecuada cultura empresarial, por lo cual no ha sido posible en muchos años que las propias empresas puedan migrar a un esquema responsable en el marco de las diferentes normativas que han ido surgiendo por las autoridades competentes, una muestra de ellos tomando como ejemplo la situación de las rutas que estuvieron a cargo de la MML(Antes del 2018); los diseños de las mismas rutas presentaban un grado de superposición considerable entre ellas, no se contaba con la infraestructura complementaría adecuada (zonas de estacionamiento), los operadores (conductores, cobradores, conductor-cobrador), no gozaban de los beneficios laborales que las normas del estado regían (Planilla) y por último la propiedad de la flota con la que operaban las rutas no garantizaba una adecuada administración para asegurar la calidad del servicio y una adecuada política de renovación de la flota que en número muy pequeño de casos se ha podido lograr por iniciativa propia y por un buen asesoramiento técnico y administrativo de las propias empresas; con lo cual se evidenciaba la no pro actividad de generar cambios sustantivos en beneficio de la prestación del servicio, haciéndose evidente todavía, la prevalencia del sistema afiliador - comisionista:
- v) Además, el mantener el actual sistema de transporte con todas sus características (otorgamiento y/o prórroga de títulos habilitantes), considerado que en la actualidad las medidas sanitarias para combatir el COVID-19 emitidas por el estado, ya están permitiendo que las actividades comerciales, educativas y otras se reactiven, determinarán aparentemente que en el presente año, los volúmenes de viajes alcancen los niveles antes de pandemia (2018-2019); es necesario mostrar algunos aspectos negativos que demuestran, tomando como ejemplo el caso de las rutas que administraba Lima en los años 2018-2019, que otorgamiento y/o prórroga de títulos habilitantes no sería lo más recomendable para la ciudad y para servicio de transporte para los pobladores de Lima y Callao;



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberania Nacional"

- En cuanto al inciso b del artículo 9, la norma planteada no concuerda con la finalidad del Reglamento del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos la cual es contribuir a mejorar los hábitos de conducción de las personas que cuentan con licencia para conducir a través de una supervisión permanente y continua, mediante el registro de infracciones incurridas a nivel nacional, representado a través de un sistema de sumatoria de puntos. Pretender que los conductores que no han cometido infracciones rediman los puntos acumulados por los conductores infractores constituye un despropósito que desnaturaliza el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos. Dicha propuesta podría ocasionar que los conductores infractores tengan el incentivo de no mejorar sus hábitos de conducción sino más bien de mantener sus conductas infractoras, ello por la expectativa de que se podrían redimir sus puntos por las buenas conductas de sus compañeros conductores. Asimismo, desnaturaliza el Sistema porque la comisión de infracciones sucesivas no devendría en la sumatoria o acumulación de puntos, sino más bien en la reducción de los mismos por el buen comportamiento de otros conductores:
- vii) De acuerdo a ello, se aprecia que el numeral 10.1 del artículo 10 del Proyecto de Ley propone suprimir la condición "por un período de cinco años", es decir, pretendería que los miembros del Consejo Directivo no permanezcan por el período de cinco años. En cuanto a ello, esta Subgerencia considera que el legislador, a través de la Ley N° 30900 vigente, buscó otorgar estabilidad al Consejo Directivo, por esta razón se estableció que sean designados por el período de cinco años. Ahora, con el Proyecto de Ley se pretende suprimir esta condición, lo cual podría ocasionar que los miembros del Consejo Directivo puedan, potencialmente, ser reemplazados en cualquier momento, lo cual no se considera adecuado, debido a que el Consejo Directivo requiere estabilidad, en razón de las funciones que tiene asignadas;
- viii) De otro lado, se pretende modificar el artículo 12, referido a la Presidencia Ejecutiva, para incluir la precisión "cuya designación corresponde al Ministro de Transportes y Comunicaciones, es de carácter de confianza". Al respecto, con la precisión se propone especificar que la Presidencia Ejecutiva es un cargo de confianza, lo cual podría ocasionar que sea removido por el Ministro de Transportes y Comunicaciones cuando este lo requiera. En el mismo sentido de la precisión anterior, la propuesta no se considera adecuada porque podría ocasionar que la Presidencia Ejecutiva no tenga la estabilidad necesaria para el cabal ejercicio de las funciones que le son atribuidas;
- ix) Asimismo, según el Proyecto de Ley remitido, se estaría suprimiendo el segundo párrafo del artículo 12, lo cual no es adecuado teniendo en cuenta que en dicho párrafo se indica que el presidente ejecutivo debe contar con idoneidad profesional y asimismo vela porque no existan incompatibilidades o conflictos de interés para el ejercicio del cargo. Al suprimirse el segundo párrafo en el Proyecto de Ley, no se estaría garantizando la idoneidad profesional, ni se estaría protegiendo que no existan incompatibilidades o conflictos de interés con los próximos presidentes ejecutivos:
- x) En cuanto a la Disposición Complementaria Transitoria, se dispone que "la ATU no podrá otorgar nuevas concesiones o autorizaciones durante los tres (3) primeros años de la prórroga de autorizaciones o títulos habilitantes (...) respecto a las rutas que cuenten con las autorizaciones vigentes o prorrogados a través de la presente Ley". La norma planteada no permitiría el otorgamiento de nuevas autorizaciones por 3 años, sin embargo, en razón del desarrollo dinámico de la ciudad, podría haber nuevos centros atractores, incrementarse la demanda en ciertas zonas, necesidad de servicio, entre otros factores, que podrían determinar la necesidad de crear u otorgar nuevas autorizaciones, pero ello no sería posible con la norma planteada



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres" "Año del Fortalecimiento de la Soberania Nacional"

dado que lo prohíbe. Ello no se considera adecuado, porque se estaría negando la posibilidad de que la autoridad competente, la ATU, bajo criterios y fundamentos técnicos, pueda otorgar nuevas autorizaciones para el servicio de transporte, cuando la situación lo amerite.

- 2.14 Ahora bien, sobre el Proyecto de Ley, la Gerencia de Movilidad Urbana mediante el Informe D000050-2022-MML-GMU-AL de fecha 15 de febrero de 2022, señala, entre otros, lo siguiente:
 - i) En ese sentido, el presente proyecto de ley se encuentra orientado a otorgarle a las empresas autorizadas 05 y/o 10 años de autorización (inciso a y b del artículo 6, inciso a del artículo 9), a través del otorgamiento de la autorización o la prórroga de los títulos habilitantes para la prestación del servicio de transporte urbano regular para Lima y Callao, entiéndase para el universo de vehículos de tipología camioneta rural, microbús, ómnibus (regular);
 - Teniendo en cuenta ello, la SIT y la SFTTCVM, en sus respectivos informes señalaron que no podían emitir opinión técnica dado que el objetivo del Proyecto de Ley N° 1048/2021-CR son ajenas a sus competencias al encontrarse vinculado directamente a las competencias de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU;
 - iii) Ahora bien, es importante señalar que la creación de la ATU surge como fruto de la metodología NAMA País (Acción de Mitigación Nacionalmente Apropiada), por lo que se determinó como muy necesaria la creación de una Autoridad Única de Transporte para Lima y Callao, dado que existía un escenario negativo al percatarse de a incongruencia de las regulaciones entre ambas provincias y la falta de un solo ente que contenga las funciones y competencias para diseñar los lineamientos y políticas para el transporte orientado modernizar este servicio;
 - iv) De este modo, como bien señala la SERSV mediante el Informe N°D000014-2022-MML-GMU-SERSV de fecha 01 de febrero de 2022, la creación de la ATU generó la absorción de "los cuerpos técnicos que contenían ambas provincias (GMU Lima y la GGTU Callao), además de contar adicionalmente con los técnicos provenientes de la Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico AATE y sus respectivas herramientas tecnológicas (Modelos de simulación TRANSCAD SOFWARE) para poder desarrollar los análisis correspondientes, escenarios de demanda y oferta, sistemas de rutas propuestas, fichas técnicas, esquemas y procesos necesarios para implementar un Sistema Integrado de Transporte Urbano de manera progresiva y con las características de desarrollar la intermodalidad con otros modo de transporte en la provincia de Lima y Callao";
 - Al respecto, esta Oficina de Asesoría Legal de la GMU concuerda con la SERSV que la propuesta de otorgamiento y/o prórroga de títulos habilitantes no sería lo más recomendable para la ciudad y para servicio de transporte para los pobladores de Lima y Callao, dado que el sistema de transporte con todas sus características (otorgamiento y/o prórroga de títulos habilitantes actuales), van a apoyar para encaminar correctamente el servicio, dado que se espera que las medidas sanitarias para combatir el COVID-19 emitidas por el Estado se irá haciendo más laxas promoviendo las actividades comerciales, educativas y otras se reactiven, determinarán aparentemente que en el presente año, lo que conduciría a llegar a volúmenes de viajes alcancen los niveles antes de pandemia (2018-2019). En ese sentido, la SERSV señala que la ATU viene desarrollando un "Régimen Excepcional de otorgamiento de autorización o renovación de autorización de servicio público de transporte regular de personas en el territorio, con la finalidad de mantener la prestación del servicio y no afectar su continuidad". Por lo tanto, resultaría una medida desafortunada la ampliación del periodo de autorización o prorroga de 05



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres" "Año del Fortalecimiento de la Soberania Nacional"

y/o 10 años, dada la complejidad del sistema de transporte urbano que tiene Lima y Callao;

- vi) La argumentación previa nos lleva a señalar que la Disposición Complementaria Transitoria, que dispone que "la ATU no podrá otorgar nuevas concesiones o autorizaciones durante los tres (3) primeros años de la prórroga de autorizaciones o títulos habilitantes (...) respecto a las rutas que cuenten con las autorizaciones vigentes o prorrogados a través de la presente Ley" podría ser una medida que no reconoce la complejidad del sistema de transporte urbano que tiene Lima y Callao. Este argumento se sustenta en que el desarrollo dinámico de la ciudad podría generar nuevos centros atractores, incrementarse la demanda en ciertas zonas, necesidad de servicio, entre otros factores, que podrían determinar la necesidad de crear u otorgar nuevas autorizaciones, pero ello no sería posible con la norma planteada dado que lo prohíbe. De este modo, se imposibilita el trabajo técnico de la ATU para actuar ante el dinamismo propio del sistema de transporte urbano;
- vii) Por otro lado, en relación del inciso b del artículo 9 del citado proyecto de Ley, corresponde señalar que coincidimos con la opinión de la SERSV que indica que "no concuerda con la finalidad del Reglamento del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos la cual es contribuir a mejorar los hábitos de conducción de las personas que cuentan con licencia para conducir a través de una supervisión permanente y continua, mediante el registro de infracciones incurridas a nivel nacional, representado a través de un sistema de sumatoria de puntos. Pretender que los conductores que no han cometido infracciones rediman los puntos acumulados por los conductores infractores constituye un despropósito que desnaturaliza el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos":
- viii) Asimismo, la propuesta materia de evaluación podría conducir que los conductores infractores tengan incentivos perversos conducentes a no mejorar sus hábitos de conducción sino más bien de mantener sus conductas infractoras, ello por la expectativa de que se podrían redimir sus puntos por las buenas conductas de sus compañeros conductores. Asimismo, desnaturaliza el Sistema porque la comisión de infracciones sucesivas no devendría en la sumatoria o acumulación de puntos, sino más bien en la reducción de los mismos por el buen comportamiento de otros conductores. De este modo, concordamos con la SERSV que no sería prudente la propuesta evaluada;
- ix) Finalmente, en relación a las propuestas recaídas en el numeral 10.1 del artículo 10 del Proyecto de Ley que plantea suprimir la condición "por un período de cinco años" y la modificación del artículo 12, referido a la Presidencia Ejecutiva, para incluir la precisión "cuya designación corresponde al Ministro de Transportes y Comunicaciones, es de carácter de confianza", ambas propuestas pueden ir en contra de la seguridad y estabilidad que el legislador, buscó otorgar al Consejo Directivo de la ATU. Por lo tanto, esta Oficina de Asesoría Legal recomienda que se plantee propuestas que briden mayor seguridad para el Concejo Directivo de la ATU que coadyuve a que se tomen medidas estratégicas para mediano y largo plazo.
- 2.15 Por otro lado, la Gerencia de Seguridad Ciudadana, mediante el Informe D000212-2022-MML-GSGC-SOS de fecha 03 de marzo de 2022, de la Subgerencia de Operaciones de Seguridad, sobre el Proyecto de Ley, señala, entre otros, lo siguiente:
 - i) Al fortalecer e impulsar la modernización de las empresas regulares o formales de servicio de transporte terrestre urbano de personas de Lima y Callao, con el propósito de alcanzar una amplia cobertura, eficiente operatividad, alta calidad de servicio, técnicamente moderna y eficiente, ambientalmente limpia y económicamente sustentable:



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres" "Año del Fortalecimiento de la Soberania Nacional"

- a. Se otorgara fluidez al desplazamiento de los vehículos que circulen por el Cercado de Lima, permitiendo la identificación del transporte público debidamente autorizado; lo que disminuirá la aglomeración y el caos vehícular;
- b. Permitirá identificar los puntos de aglomeración y caos vehicular, que haga necesario la atención por parte de la Municipalidad Metropolitana de Lima, en lo que respecta a sus funciones y competencias;
- Permitirá identificar los puntos de aglomeración de personas en el Cercado de Lima, que requieran un mayor servicio de Seguridad Ciudadana en atención a las características de la zona y con la logística adecuada;
- d. Permitirá identificar zonas con incidencia de problemas de inseguridad y de transporte público (robos callejeros, drogadicción o ventas de drogas, robos a viviendas, violencia familiar, acoso sexual, etc.);
- e. Permitirá estructurar una optimización del servicio de Seguridad Ciudadana en el Cercado de Lima, sobre todo proporcionalmente en todas zonas, de acuerdo a las necesidades y particularidades de las mismas con la logística adecuada; en una de las funciones principales de la comuna;
- ii) Es preciso señalar que, para el logro del objeto y finalidad del proyecto de ley, se requiere el cumplimiento de la modernización vehicular en forma plena y real; la misma que, debe estar acompañado de un desarrollo vial adecuado y de una frecuente capacitación de las personas involucradas en el desarrollo de tales actividades (conductores, cobradores), a fin de concientizar el cumplimiento estricto de las leyes y de una mayor empatía hacia los usuarios, y;
- iii) En tal sentido, no es de recibo atender aisladamente a un sector del transporte solo con el cumplimiento formal y automático de habilitación o títulos habilitantes por un plazo extenso; por lo que, respetuosamente, se sugiere que se recabe la opinión de las áreas técnicas específicas relacionadas, como por ejemplo, el de la Autoridad de Transporte Urbano ATU
- 2.16 De esta manera, en atención a lo expuesto y al pedido formulado por el Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, Congresista Alejandro Soto Reyes y por la Presidente de la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado Congreso de la República, Congresista Norma Yarrow Lumbreras, corresponde a la Municipalidad Metropolitana de Lima, emitir opinión respecto del Proyecto de Ley.

De la lectura del Proyecto de Ley materia de opinión, se verifica lo siguiente:

- (i) Consta de Once (11) artículos, Única Disposición Complementaria Transitoria y Única Disposición Complementaria Final.
- (ii) Tiene como objeto fortalecer e impulsar la modernización de las empresas regulares o formales de servicios de transporte terrestre urbano de personas de Lima y Callao, con el propósito de alcanzar una amplia cobertura, eficiente operatividad, alta calidad de servicio, técnicamente moderna e eficiente, ambientalmente limpia y económicamente sustentable como pretende la Ley 30900.
- (iii) Cumple con los requisitos formales establecidos en el artículo 75 del Reglamento del Congreso de la República.
- 2.17 Ahora bien, respecto al Proyecto de Ley, preliminarmente es menester señalar que el artículo 81 de la LOM, establece que las municipalidades provinciales en uso de sus



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres" "Año del Fortalecimiento de la Soberania Nacional"

funciones específicas y exclusivas norman, organizan y regulan el tránsito urbano de peatones y vehículos

- 2.18 En ese sentido, el numeral 7.2 del artículo 161 de la precitada norma señala que la Municipalidad Metropolitana de Lima tiene competencias y funciones especiales en materia de transportes y comunicaciones para planificar, regular y gestionar el tránsito urbano de peatones y vehículos.
- 2.19 Ahora bien, es conocido que con la dación de la Ley N° 30900, se 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 cuya implementación, la Octava Disposición Complementaria Final de dicha norma dispuso que la Municipalidad Metropolitana de Lima transfiera a la ATU el acervo documentario, bienes muebles e inmuebles, pasivos, obligaciones, contratos, recursos y personal, vinculados al ejercicio de la función transporte terrestre de personas.
- 2.20 En ese contexto, si bien es cierto el proyecto de Ley tiene como objeto fortalecer e impulsar la modernización de las empresas regulares o formales de servicios de transporte terrestre urbano de personas de Lima y Callao, y que la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao ATU es el organismo competente en materia del servicio de transporte terrestre de personas en las provincias de Lima y Callao, en aras a la colaboración se emite opinión sobre el proyecto de Ley.
- 2.21 Así, se verifica que el Proyecto de Ley en su artículo 6, sobre la vigencia y prórroga de las autorizaciones, tiene una orientación de otorgamiento de autorizaciones para la prestación del servicio público regular de pasajeros o personas por un periodo de 10 años prorrogables por 5 años. Asimismo, el literal b) del artículo 9 del referido proyecto, regula la prórroga automática de las autorizaciones por 10 años consecutivos por un historial sin sanciones de las empresas [entiéndase para el universo de vehículos de tipología camioneta rural, microbús, ómnibus (regular)]
- 2.22 Estando a lo anterior, en concordancia con la opinión de la Gerencia de Movilidad Urbana (GMU), la propuesta de otorgamiento y/o prórroga de títulos habilitantes no sería lo más recomendable para la ciudad y para el servicio de transporte para los pobladores de Lima y Callao, dado que el sistema de transporte con todas sus características (otorgamiento y/o prórroga de títulos habilitantes actuales), encaminan correctamente el servicio. Estando a ello, además, en la actualidad se espera que las medidas sanitarias para combatir el COVID-19 emitidas por el Estado se flexibilicen promoviendo que las actividades comerciales, educativas y otras, se reactiven, lo que generaría que los viajes de transporte (volúmenes de viajes) alcancen los niveles antes de pandemia (2018-2019). |
- 2.23 Además, se debe tener en cuenta, acorde a lo informado por la Subgerencias de Estudios, Regulación y Seguridad Vial (SERSV) de la GMU que el ATU viene desarrollando un "Régimen Excepcional de otorgamiento de autorización o renovación de autorización de servicio público de transporte regular de personas en el territorio, con la finalidad de mantener la prestación del servicio y no afectar su continuidad", por lo que la medida de ampliación del periodo de autorización o prórroga de 05 y/o 10 años resultaría desafortunada, dada la complejidad del sistema de transporte urbano que tiene Lima y Callao.
- 2.24 Por otro lado, es menester señalar sobre el inciso b del artículo 9 del Proyecto de Ley, referente a los incentivos a la eficiencia, en concordancia con la SERSV de la GMU que dicho incentivo "no concuerda con la finalidad del Reglamento del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos la cual es contribuir a mejorar los hábitos de conducción de las personas que cuentan con licencia para conducir a través de una supervisión permanente y continua, mediante el registro de infracciones incurridas a nivel nacional, representado a través de un sistema de sumatoria de puntos. Pretender que los conductores que no han cometido infracciones rediman los puntos acumulados por



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres" "Año del Fortalecimiento de la Soberania Nacional"

los conductores infractores constituye un despropósito que desnaturaliza el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos". Así, podría conducir que los conductores infractores tengan incentivos perversos conducentes a no mejorar sus hábitos de conducción sino más bien de mantener sus conductas infractoras, ello por la expectativa de que se podrían redimir sus puntos por las buenas conductas de sus compañeros conductores. Asimismo, desnaturaliza el Sistema porque la comisión de infracciones sucesivas no devendría en la sumatoria o acumulación de puntos, sino más bien en la reducción de los mismos por el buen comportamiento de otros conductores.

- 2.21 Finalmente, sobre la Única Disposición Complementaria Transitoria, donde se establecería que la ATU no podría otorgar nuevas concesiones o autorizaciones durante los tres (3) primeros años de la prórroga de autorizaciones o títulos habilitantes, es menester señalar en concordancia con la GMU, que tal regulación podría ser una medida que no reconoce o se condice con la complejidad del sistema de transporte urbano que tiene Lima y Callao, lo que se sustenta en el desarrollo dinámico de la ciudad que podría generar la necesidad de otorgar nuevas autorizaciones. De este modo, se podría limitar el trabajo técnico de la ATU ante el dinamismo propio del sistema de transporte urbano.
- 2.22 Por lo expuesto, esta Gerencia acorde a lo informado por la Gerencia de Movilidad Urbana, y sus unidades orgánicas, es de la opinión que el Proyecto de Ley 1048/2021-CR, "Ley del fortalecimiento y modernización de las empresas formales y/o regulares del transporte público terrestre de Lima y Callao, y modificación de la Ley 30900", no es viable.

III. CONCLUSIÓN:

Por las razones expuestas en el presente informe, esta Gerencia de Asuntos Jurídicos concluye que:

- 3.1 Si bien es cierto el Proyecto de Ley 1048/2021-CR, "Ley del fortalecimiento y modernización de las empresas formales y/o regulares del transporte público terrestre de Lima y Callao, y modificación de la Ley 30900" tiene como objeto fortalecer e impulsar la modernización de las empresas regulares o formales de servicios de transporte terrestre urbano de personas de Lima y Callao, y que la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao ATU es el organismo competente en materia del servicio de transporte terrestre de personas en las provincias de Lima y Callao, en aras de colaboración se emite opinión sobre el referido Proyecto de Ley.
- 3.2 El Proyecto de Ley 1048/2021-CR, "Ley del fortalecimiento y modernización de las empresas formales y/o regulares del transporte público terrestre de Lima y Callao, y modificación de la Ley 30900", no es viable, en concordancia con lo opinado por la Gerencia de Movilidad Urbana, y sus unidades orgánicas.
- 3.3 En ese sentido, se cumple con dar atención a lo requerido por el Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, Congresista Alejandro Soto Reyes y por la Presidente de la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado del Congreso de la República, Congresista Norma Yarrow Lumbreras, teniendo en cuenta lo opinado por la Gerencia de Movilidad Urbana, y sus unidades orgánicas.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente

MARIANO MIGUEL CASTAÑEDA FERRADAS

GERENTE

GERENCIA DE ASUNTOS JURIDICOS