

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRAMITE DOCUMENTARIO

15 ENE 2020

RECIBIDO

Firma _____ Hora 12:45 pm

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Universalización de la Salud"

Lima, 14 de enero de 2020

OFICIO N° 010-2020 -PR

Señor

PEDRO CARLOS OLAECHEA ÁLVAREZ-CALDERÓN

Presidente de la Comisión Permanente

Congreso de la República

Presente. -

De acuerdo con lo dispuesto por el artículo 135° de la Constitución Política del Perú, nos dirigimos a usted señor Presidente de la Comisión Permanente, con el objeto de dar cuenta de la promulgación del Decreto de Urgencia N° 010-2020, que modifica la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, para que lo examine y lo eleve al Congreso, una vez que éste se instale.

Sin otro particular, hacemos propicia la oportunidad para renovarle los sentimientos de nuestra consideración.

Atentamente,



MARTIN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO
Presidente de la República



VICENTE ANTONIO ZEBALLOS SALINAS
Presidente del Consejo de Ministros

**COMISIÓN PERMANENTE DEL
CONGRESO DE LA REPÚBLICA**

Lima, 21 de ENERO de 2020

De conformidad con el segundo párrafo del artículo 135°
de la Constitución Política del Perú, pase el Decreto de
Urgencia N° 010 a la Comisión Permanente.

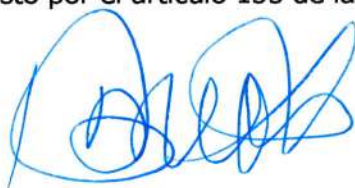


GIOVANNI FORNO FLÓREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

CONSEJO DIRECTIVO DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 9 de junio de 2020

Con acuerdo del Consejo Directivo, pase el Decreto de Urgencia **010-2020** a la Comisión de Transportes y Comunicaciones y a la Comisión de Constitución y Reglamento, de conformidad a lo dispuesto por el artículo 135 de la Constitución Política del Perú.-----



HUGO F. ROVIRA ZAGAL
Director General Parlamentario
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

COMISIÓN PERMANENTE DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 3 de marzo de 2020

La congresista Andrade Salguero de Álvarez, como coordinadora del grupo de trabajo encargada de la elaboración del informe de evaluación del **Decreto de Urgencia 010-2020, que modifica la Ley N° 30900, Ley que crea la autoridad de transporte urbano para Lima y Callao**, presentó el 28 de febrero de 2020, el citado informe.-----

En sesión de la fecha, la Presidencia dispuso que se dé lectura al Oficio N° 09.2019-2020-GAS/CR, de fecha 25 de febrero de 2020, suscrito por la coordinadora, mediante el cual notifica que los miembros del grupo de trabajo encargados de elaborar el informe de evaluación del **Decreto de Urgencia 010-2020** no han llegado a ningún acuerdo respecto del contenido del informe, por lo que solicita que se someta a debate.-----

En el transcurso de la sesión, el congresista Flores Vilchez planteó una cuestión previa para que se debata el informe de evaluación del **Decreto de Urgencia 010-2020**; la cual se sometió a votación nominal.-----

Efectuada la votación nominal, se aprobó la cuestión previa por 17 votos a favor, ningún voto en contra y 4 abstenciones, para que se debata el mencionado informe.-----

Luego, la Presidencia dejó constancia del voto a favor del congresista Galarreta Velarde.-----

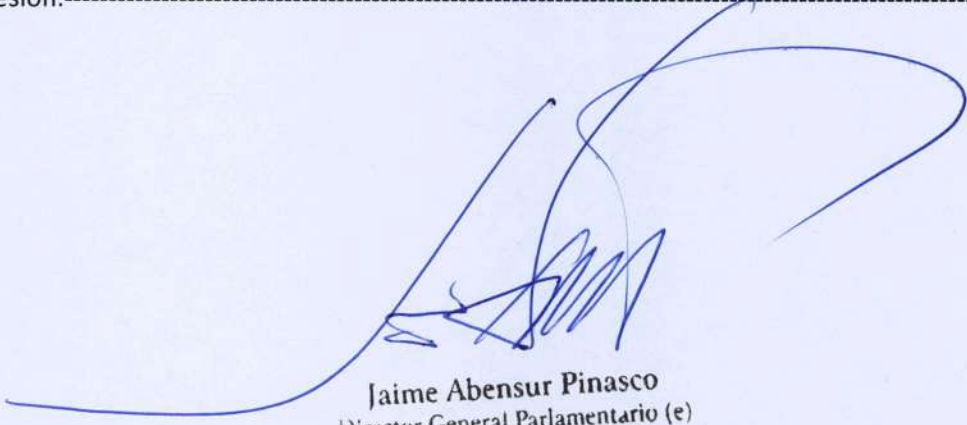
Finalizado el debate, se sometió a votación nominal el informe de evaluación respecto del **Decreto de Urgencia 010-2020**, con la precisión señalada por la coordinadora; registrándose 8 votos a favor, ningún voto en contra y 12 abstenciones.-----

Posteriormente, la Presidencia dejó constancia del voto a favor del congresista Galarreta Velarde.-

En conclusión, no alcanzó acuerdo el informe de evaluación del **Decreto de Urgencia 010-2020**.----

La Presidencia manifestó que dicho informe será elevado con todos sus antecedentes al nuevo Congreso, una vez instalado este, para que proceda conforme a lo establecido en el segundo párrafo del artículo 135 de la Constitución Política del Perú.-----

Se acordó la dispensa del trámite de sanción del Acta para ejecutar lo acordado en la presente sesión.-----



Jaime Abensur Pinasco
Director General Parlamentario (e)
Congreso de la República

COMISIÓN PERMANENTE DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 22 de enero de 2020

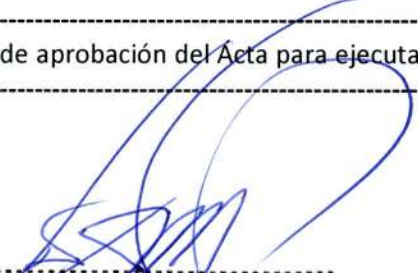
En sesión de la fecha, la Presidencia dio cuenta del **Decreto de Urgencia 010-2020, Decreto de Urgencia que modifica la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao**, presentado mediante el Oficio 010-2020-PR, recibido el 15 de enero de 2020.-----

Seguidamente, la Presidencia propuso como coordinadora a la congresista Andrade Salguero de Álvarez para la elaboración del informe sobre el **Decreto de Urgencia 010-2020** con la congresista Alcorta Suero.-----

Efectuada la votación nominal, se aprobó por 22 votos a favor, ningún voto en contra y ninguna abstención la designación de la congresista Andrade Salguero de Álvarez como coordinadora para la elaboración del informe del **Decreto de Urgencia 010-2020**, con la congresista Alcorta Suero quienes recibirán la asesoría técnica legal del Departamento de Comisiones.-----

Posteriormente, a solicitud del congresista Flores Vilchez la Presidencia propuso su incorporación al mencionado equipo de trabajo, lo cual contó con el asentimiento de los miembros de la Comisión Permanente.-----

Se acordó la dispensa del trámite de aprobación del Acta para ejecutar lo acordado en la presente sesión.-----



JAIME ABENSUR PINASCO
Director General Parlamentario
CONGRESO DE LA REPÚBLICA



ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
FÉLIX PINO FIGUEROA
SECRETARIO DEL CONSEJO DE MINISTROS

Decreto de Urgencia

Nº 010-2020

DECRETO DE URGENCIA QUE MODIFICA LA LEY Nº 30900, LEY QUE CREA LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO

Que, de conformidad con el segundo párrafo del artículo 135 de la Constitución Política del Perú, durante el interregno parlamentario, el Poder Ejecutivo legisla mediante decretos de urgencia, de los que da cuenta a la Comisión Permanente para que los examine y los eleve al Congreso, una vez que éste se instale;

Que, el artículo 3 de la Ley Nº 30900, Ley que Crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), establece que la ATU tiene como objetivo organizar, implementar y gestionar el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, que permita satisfacer las necesidades de traslado de los pobladores de las provincias de Lima y Callao de manera eficiente, sostenible, accesible, segura, ambientalmente limpia y de amplia cobertura;

Que, mediante Decreto Supremo Nº 165-2019-PCM, Decreto Supremo que disuelve el Congreso de la República y convoca a elecciones para un nuevo Congreso, se revocó el mandato parlamentario de los congresistas, manteniéndose en funciones la Comisión Permanente;

Que, teniendo en cuenta que la ATU se crea como un pliego adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones que cuenta con personería jurídica de derecho público interno y con autonomía administrativa, funcional, económica y financiera y en atención al cumplimiento de su objetivo, que es organizar, implementar y gestionar el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, la ATU asume una serie de competencias, algunas de las cuales, hasta la fecha, y en tanto se cumplan las condiciones previstas en la Resolución Ministerial Nº 594-2019 MTC/01, siguen siendo ejercidas por el Proyecto Especial Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao (AATE);

Que, en virtud de la situación antes descrita, es necesario establecer medidas excepcionales y urgentes que permitan el fortalecimiento en materia de gestión del servicio integrado de transporte por parte de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao;





ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Félix Pino Figueroa
FÉLIX PINO FIGUEROA
SECRETARIO DEL CONSEJO DE MINISTROS



En uso de las facultades conferidas por el artículo 135 de la Constitución Política del Perú;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros; y,



Con cargo de dar cuenta a la Comisión Permanente para que lo examine y lo eleve al Congreso, una vez que éste se instale:

DECRETA:

Artículo 1.- Objeto



El presente Decreto de Urgencia tiene por objeto modificar la Ley N° 30900, Ley que Crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), a fin de incorporar la Décimo Sexta Disposición Complementaria Final y modificar el artículo 11 de la Ley N° 30900, Ley que Crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).

Artículo 2.- Incorporación de la Décimo Sexta Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30900, Ley que Crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).

Incorporase la Décimo Sexta Disposición Complementaria Final a la Ley N° 30900, Ley que Crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), conforme al texto siguiente.

“DÉCIMO SEXTA. Régimen transitorio para la implementación de la Duodécima Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30900

En tanto no se suscriban los acuerdos para la cesión de posición contractual a favor de la ATU, a los que se refiere la Duodécima Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), el Ministerio de Transportes y Comunicaciones se mantiene como entidad pública titular en los contratos de concesión vigentes de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, celebrados con anterioridad a la fecha de publicación de la referida Ley.

Durante dicho periodo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones puede encargar a la ATU, como Organismo Técnico Especializado, determinados actos o actividades vinculadas a la fase de Ejecución Contractual de los contratos vigentes de Asociación Público Privada o Proyectos en Activos de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, así como de los proyectos de inversión pública relacionados y las obligaciones contractuales asumidas por el Estado Peruano en el marco de dichos contratos.”





ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
FÉLIX PINO FIGUEROA
SECRETARIO DEL CONSEJO DE MINISTROS

Decreto de Urgencia

Artículo 3.- Modificación del artículo 11 de la Ley N° 30900, Ley que Crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)

Modifícase el segundo párrafo del artículo 11 de la Ley N° 30900, Ley que Crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) y sus modificatorias, en los términos siguientes:

“Artículo 11.- Régimen de dietas

(...)

Lo dispuesto en el presente artículo se aprueba mediante decreto supremo refrendado por el ministro de Economía y Finanzas y el ministro de Transportes y Comunicaciones, a propuesta de este último. Para dicho efecto, exonerase de lo dispuesto en el artículo 6 del Decreto de Urgencia N° 014-2019, Decreto de Urgencia que aprueba el Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2020”.

Artículo 4.- Normas de desarrollo

Facúltase al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la emisión de las disposiciones que resulten necesarias para la aplicación de lo dispuesto en el presente Decreto de Urgencia.

Artículo 5. Refrendo

El Decreto de Urgencia es refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros, el Ministro de Transportes y Comunicaciones, y la Ministra de Economía y Finanzas.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los ~~trece~~ días del mes de enero del año dos mil veinte.

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO
Presidente de la República

VICENTE ANTONIO ZEBALLOS SALINAS
Presidente del Consejo de Ministros

EDMER TRUJILLO MORI
Ministro de Transportes y Comunicaciones

MARÍA ANTONIETA ALVA LUPERDI
Ministra de Economía y Finanzas



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS
DECRETO DE URGENCIA QUE MODIFICA LA LEY N° 30900, LEY QUE CREA
LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO

A. SECCIÓN I: ENCARGATURA A LA ATU DE LAS ACTIVIDADES VINCULADAS A LA
EJECUCIÓN DE INVERSIONES DE LOS PROYECTOS LÍNEA 1 Y LÍNEA 2

I. FUNDAMENTOS

1. TRASCENDENCIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE FERROVIARIO MASIVO Y LA NECESIDAD DE GARANTIZAR LA CONTINUIDAD EN SU EFECTIVA PRESTACIÓN

La actividad económica del transporte en el Perú se ha visto sometida a un cambio de modelo significativo en las últimas décadas, pasando de ser una actividad sujeta parcialmente a la titularidad y prestación estatal¹ a ser una actividad totalmente efectuada por particulares.

En particular, este hecho se caracterizó por un proceso de liberalización en el mercado de transporte debido a las reformas políticas implementadas en la década de los noventa, un proceso que marcó un viraje de un rol prestador a un rol regulador del Estado en materia de transporte, conforme a las etapas que se resumen a continuación:

- a) El transporte automotor de pasajeros y de carga como servicio público, y su prestación como función estatal, conforme lo indicado en el Decreto Legislativo N° 329, "Decreto Legislativo y de Promoción del Servicio Público de Transporte Terrestre" (actualmente derogado)².
- b) Posteriormente, mediante el Decreto Legislativo N° 640³, se establecieron disposiciones que materializan mecanismos de control, permisos y operación del servicio público de transporte terrestre interprovincial de pasajeros; asimismo, se derogó el Decreto Legislativo N° 329 así como la declaración de la libertad de rutas o permisos de operación del servicio público de transporte terrestre

¹ Venta de Enatru Perú a sus trabajadores. Entre el 25 de julio y el 29 de agosto de 1992 se realizó cinco rondas de subastas dirigidas a los trabajadores. En términos agregados se ha vendido 452 unidades a 1463 trabajadores adjudicatarios, con una media de 3 trabajadores por bus, conformadas en 65 lotes o empresas. El 17 de agosto de 1993 se subastó los buses de Ertur Arequipa (Empresa Regional de Transporte Urbano de Arequipa). En total, 185 trabajadores adquirieron 63 unidades (32 operativas) organizadas en 14 lotes, por US\$ 248.8 mil. Finalmente, El 26 de agosto de 1993 se realizó la subasta de buses de Ertur (Empresa Regional de Transporte Urbano de Trujillo). 155 trabajadores adquirieron 68 unidades (20 operativas), organizadas en 18 lotes, por un total de US\$ 225.5 mil. Tomado de "Evaluación del Proceso de Privatización de las Empresas de Servicios Públicos 1991-2000- De Juan Castillo Maza". Revista Gestión 3er Milenio. Año 5 N°9. Octubre 2002.

² Decreto Legislativo N° 329, Decreto Legislativo y de Promoción del Servicio Público de Transporte Terrestre.

Artículo 3°.- Es función del Estado la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y de carga, a nivel nacional. El Estado podrá otorgar en concesión la prestación de tales servicios o personas naturales y jurídicas.

Decreto Legislativo 640, Establece disposiciones que liberalizan mecanismos de control, permisos y operación del Servicio Público de Transporte Terrestre Interprovincial de Pasajeros

Artículo 1. Declárese la libertad de rutas o permisos de operación del Servicio Público de Transporte Terrestre Interprovincial de Pasajeros, y en consecuencia elimínese todas las restricciones y obstáculos administrativos y legales que impiden el libre acceso de nuevos concesionarios en dicho servicio.

interprovincial de pasajeros; y dispuso la eliminación de toda restricción y obstáculo administrativo y legal que impida el libre acceso de nuevos concesionarios en dicho servicio.

- c) Libre competencia en las tarifas de servicio público de transporte urbano e interurbano de pasajeros en todo el país⁴, así como el libre acceso de la prestación del servicio de transporte urbano de pasajeros, previa obtención de los títulos habilitantes correspondientes⁵, mediante el Decreto Legislativo N° 651.
- d) La consolidación del rol regulador del Estado, mediante la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, esta disposición legal estableció los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre a nivel nacional⁶.
- e) La declaración del transporte terrestre de personas como servicio público, establecida en la Primera Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao⁷.

Al respecto, es preciso indicar que el Tribunal Constitucional en la Sentencia recaída en el Expediente 00034-2004-PI/TC, delimitó los alcances y enfatizó la relevancia del servicio de transporte, equiparándolo a un servicio público, pese a que, de acuerdo al referido pronunciamiento, dicha actividad económica reviste de un especial interés público, tal como se muestra a continuación:

«Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente 00034-2004-PI/TC

40. Ahora bien, para el Tribunal Constitucional, lo sustancial al evaluar la intervención del Estado en materia económica no es sólo identificar las causales habilitantes, sino también evaluar los grados de intensidad de esta intervención.

De esta manera, es importante tomar en cuenta que existen una serie de elementos que en conjunto permiten caracterizar, en grandes rasgos, a un servicio como público y en atención a los cuales, resulta razonable su protección como bien

⁴ Decreto Legislativo 651, Establecen la libre competencia en las tarifas de servicio público de transporte urbano e interurbano de pasajeros en todo el país

Artículo 1. Establézcase, desde la vigencia de este Decreto Legislativo, la libre competencia en las tarifas del servicio público de transporte urbano e interurbano de pasajeros en todo el país.

⁵ Decreto Legislativo 651, Establecen la libre competencia en las tarifas de servicio público de transporte urbano e interurbano de pasajeros en todo el país

Artículo 2. Declárese el libre acceso a las rutas del servicio público de transporte urbano e interurbano de pasajeros, autorizadas por los Consejos Provinciales y, en consecuencia, elimínense todas las restricciones administrativas y legales que se opongan a esta disposición. (redacción original)

⁶ Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

Artículo 1.- Del ámbito de aplicación

1.1 La presente Ley establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la República. (...)

⁷ Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao

Disposiciones Complementarias Finales

Primera. Declaración de servicio público

Declárase al servicio de transporte terrestre de personas en todos sus ámbitos y modalidades como servicio público.

(...)

constitucional de primer orden y actividades económicas de especial promoción para el desarrollo del país. Estos son:

- a) Su naturaleza esencial para la comunidad.
- b) La necesaria continuidad de su prestación en el tiempo.
- c) Su naturaleza regular, es decir, que debe mantener un standar mínimo de calidad.
- d) La necesidad de que su acceso se dé en condiciones de igualdad.

41. Resulta relevante tomar en cuenta que hoy en día, lo fundamental en materia de servicios públicos, no es necesariamente la titularidad estatal sino la obligación de garantizar la prestación del servicio, por tratarse de actividades económicas de especial relevancia para la satisfacción de necesidades públicas; y en ese sentido, deviene en indistinto si la gestión la tiene un privado o la ejerce el propio Estado.

42. Por ello, aun cuando el Estado –en ejercicio de su libre configuración política–, haya concedido u autorizado la gestión del servicio a los particulares, debido a objetivos de orden económico tales como lograr una mayor eficiencia en la prestación, ello no le resta capacidad de intervención, pues la garantía de disfrute efectivo de los servicios públicos es una obligación frente a la cual el Estado no puede verse ajeno; de ahí que aun subsista el deber estatal de garantizarlo, regularlo y vigilarlo, dada su naturaleza esencial y continua para toda la población.

43. Conforme se señaló en los fundamentos 36 a 38, *supra*, la posición legislativa respecto a si el transporte urbano e interurbano es considerado en nuestro ordenamiento jurídico como un servicio público en sentido estricto, ha sido fluctuante. No obstante, aun cuando se le reste tal calificativo de manera expresa, ello no exime al Tribunal de reconocer que esta actividad económica reviste un especial interés público.

44. En ese sentido, se justifica un especial deber de protección estatal a los usuarios del servicio y, con ello, una reglamentación más estricta del mismo, supervisando que la prestación se otorgue en condiciones de adecuada calidad, seguridad, oportunidad y alcance a la mayoría de la población. Por tanto, una potencial intervención Estatal en este supuesto también es aceptada, quedando únicamente por resolver el grado de intensidad permitido.»

Como ha señalado el Tribunal Constitucional, la especial relevancia del servicio de transporte justifica un deber de protección estatal a los usuarios del servicio, el cual se implementa en una reglamentación más estricta del servicio de transporte, con una supervisión de que la prestación del servicio de transporte se otorgue en condiciones de adecuada calidad, seguridad, oportunidad y alcance a la mayoría de la población; siendo esta una intervención válida del Estado, garantizando la continuidad en su efectiva prestación.

Lo señalado por el Tribunal Constitucional se condice con lo establecido en el artículo 17 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre⁸, el cual ha

Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

reconocido la competencia de las Municipalidades Provinciales para emitir normas en su respectivo ámbito territorial, declarar áreas o vías saturadas por concepto de congestión vehicular y, de ser necesario, dar en concesión los servicios de transporte terrestre en las áreas saturadas.

En este sentido, la trascendencia de la regulación existente en el sector transporte, así como los intereses públicos protegidos supone la necesidad de verificar de manera constante que la prestación de los servicios de transporte, terrestre pueda contar con mecanismos de mejora continua y verificación constante de su cumplimiento.

En esa misma línea, según lo establecido en el artículo 1° de la Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), el objetivo de la creación de la ATU es garantizar el funcionamiento de un sistema integrado de transporte de Lima y Callao, a fin de satisfacer las necesidades de traslado de manera eficiente, accesible, segura y de amplia cobertura, conforme lo detallado a continuación:

“Artículo 1. Objeto de la ley

El objeto de la presente ley es garantizar el funcionamiento de un sistema integrado de transporte de Lima y Callao que permita satisfacer las necesidades de traslado de los pobladores de las provincias de Lima y Callao de manera eficiente, sostenible, accesible, segura, ambientalmente limpia y de amplia cobertura, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 73 de la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, sobre provincias conurbadas.”

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, **es necesario e impostergable que el Estado garantice la continuidad del servicio público de transporte ferroviario masivo en condiciones de eficiencia, asequibilidad, calidad y seguridad.**

Artículo 17.- De las competencias de las Municipalidades Provinciales

17.1 Las Municipalidades Provinciales, en su respectiva jurisdicción y de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales, tienen las siguientes competencias en materia de transporte y tránsito terrestre:

Competencias normativas:

- a) Emitir normas y disposiciones, así como realizar los actos necesarios para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial.
- b) Jerarquizar la red vial de su jurisdicción y administrar los procesos que de ellos deriven, en concordancia con los reglamentos nacionales correspondientes.
- c) Declarar, en el ámbito de su jurisdicción, las áreas o vías saturadas por concepto de congestión vehicular o contaminación, en el marco de los criterios que determine el reglamento nacional correspondiente.

Competencias de gestión:

- d) Implementar y administrar los registros que los reglamentos nacionales establezcan.
- e) Dar en concesión, en el ámbito de su jurisdicción, los servicios de transporte terrestre en áreas o vías que declaren saturadas; así como otorgar permisos o autorizaciones en áreas o vías no saturadas, de conformidad con los reglamentos nacionales respectivos.
- f) Dar en concesión la infraestructura vial nueva y existente, dentro de su jurisdicción, en el marco de lo establecido por la normatividad sobre la materia.
- g) Regular las tasas por el otorgamiento de permisos o autorizaciones de uso de infraestructura en áreas o vías no saturadas, de acuerdo a las normas previstas en el reglamento nacional respectivo.
- h) Cobrar a las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, que con motivo de la realización de obras interfieran la normal operación del tránsito, según lo dispuesto en el correspondiente reglamento nacional.
- i) Recaudar y administrar los recursos provenientes del pago de multas por infracciones de tránsito.
- j) Instalar, mantener y renovar los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción, conforme al reglamento nacional respectivo.
- k) Construir, rehabilitar, mantener o mejorar la infraestructura vial que se encuentre bajo su jurisdicción.

2. COMPETENCIA DE LA ATU RESPECTO DE LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE LOS PROYECTOS LÍNEA 1 Y LÍNEA 2 DE LA RED BÁSICA DEL METRO DE LIMA Y CALLAO

El artículo 3 de la Ley N° 30900, Ley que Crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)⁹, establece que la ATU tiene como objetivo organizar, implementar y gestionar el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, que permita satisfacer las necesidades de traslado de los pobladores de las provincias de Lima y Callao de manera eficiente, sostenible, accesible, segura, ambientalmente limpia y de amplia cobertura.

La Novena Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30900 aprueba la fusión en modalidad de absorción, de la Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao (AATE) a la ATU, siendo esta última el ente absorbente. Sin embargo, la Ley N° 30900 no dispone la transferencia ni de competencias ni de funciones del MTC a la ATU.

Para dichos efectos, según lo indicado en la Primera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30900 aprobado mediante Decreto Supremo N° 005-2019-MTC, la Comisión de Transferencia a que hace referencia la Octava y Novena Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30900, se encarga entre otros, de realizar las acciones necesarias para la implementación de contratos y convenios en el marco de los procesos de transferencia y fusión reglamentados en la norma en mención.

El 8 de marzo de 2019, se publicó en el Diario Oficial "El Peruano", el Decreto Supremo N° 005-2019-MTC, que aprueba el Reglamento de la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) (en adelante, el "Reglamento"), con la finalidad de desarrollar las competencias y funciones generales otorgadas a la ATU, del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao (SIT), así como los servicios complementarios, con el objeto de contar con un sistema de transporte intermodal, eficiente, accesible, sostenible, seguro, de calidad y amplia cobertura al servicio de la población de las provincias de Lima y Callao.

Por otro lado, de conformidad con el artículo 32 de los Lineamientos de Organización del Estado, aprobados por Decreto Supremo N° 054-2018-PCM (en adelante, los "Lineamientos"), la fusión constituye un mecanismo de reforma de la estructura del Estado en virtud del cual una o más entidades del Estado (órganos, Ministerios, organismos públicos, programas, proyectos, fondos o comisiones) se integran a otra existente denominada absorbente, lo que origina la extinción de la entidad o entidades absorbidas.

En este sentido, el numeral 33.1 del artículo 33 de los Lineamientos estipula que las fusiones de las entidades que conforman el Poder Ejecutivo, a excepción de los Ministerios que deben ser aprobadas por Ley, son aprobadas por Decreto Supremo con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, previa opinión favorable de la

Modificada por Ley N° 30945, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 08 de mayo de 2019.

Secretaría de Gestión Pública, cabe indicar que esta regla se encontraba establecida en la Ley N° 27658, Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado.

Es por ello que, teniendo en cuenta lo expresamente señalado en el numeral 34.2 del artículo 34 de los Lineamientos, durante el proceso de fusión la entidad absorbida mantiene vigente su estructura y ejerce las funciones, responsabilidades y obligaciones que le corresponden, debiendo limitar su accionar a aspectos que "garanticen mantener el adecuado funcionamiento de la entidad debiendo someter a consideración de la Comisión de Transferencia cualquier obligación que exceda el plazo de fusión, incluida las renovaciones o contrataciones de personal, así como aquellos contratos que sean suscritos desde la entrada en vigencia del Decreto Supremo".

En cuanto al cumplimiento de los plazos establecidos en la norma que aprueba el proceso de fusión, el numeral 34.3 del artículo 34 de los Lineamientos establece que son los titulares de las entidades involucradas quienes resultan responsables al efecto.

Asimismo, el artículo 35 de los Lineamientos establece que las entidades involucradas en un proceso de fusión deben gestionar la aprobación de sus documentos de gestión dentro del plazo que disponga la norma que aprueba dicho proceso, siendo que en tanto no se apruebe o adecúe el Texto Único de Procedimientos Administrativos de la entidad absorbente, se mantendrán vigentes los procedimientos de la entidad absorbida.

Teniendo en cuenta que la ATU se crea como un pliego adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones que cuenta con personería jurídica de derecho público interno y con autonomía administrativa, funcional, económica y financiera y en atención al cumplimiento de su objetivo, que es organizar, implementar y gestionar el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, la ATU asume una serie de competencias, algunas de las cuales, hasta la fecha, y en tanto se cumplan las condiciones prevista en la Resolución Ministerial N° 594-2019 MTC/01, siguen siendo ejercidas por el Proyecto Especial Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico (AATE).

Con respecto a los mecanismos adoptados para los procesos de fusión entre la AATE y la ATU, el ordenamiento jurídico vigente, en específico, la Ley N° 30900, ha previsto mecanismos legales orientados a materializar la asunción por parte de la ATU, de las competencias de la AATE, a través de una fusión por absorción de la AATE por la ATU, esta última como entidad absorbente y, como consecuencia de este proceso, la ATU, asumirá todos los derechos y obligaciones³ correspondientes a la entidad absorbida.

Así, la Novena y la Décima Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30900 ha dispuesto expresamente lo siguiente:

- (i) La fusión en modalidad de absorción, de la AATE como entidad absorbida a la ATU como entidad absorbente. En ese sentido, la referida ley establece un plazo para la transferencia patrimonial y, asunción de derechos y obligaciones por parte de la entidad absorbente, la transferencia del acervo

documentario, bienes muebles e inmuebles, pasivos, obligaciones, convenios, contratos, recursos y personal, así como la transferencia de los recursos presupuestales dispuestos en la referida ley, orientados a hacer efectivo el mandato legal de fusión dispuesto en la norma legal; y,

- (ii) Que toda referencia que se haga a la GTU¹⁰, PROTRANSPORTE¹¹, a la Gerencia General de Transporte Urbano de la Municipalidad Provincial del Callao, así como AATE, o a sus áreas o unidades, una vez culminado el proceso de transferencia o fusión, se entenderá hecha a la ATU.

Adicionalmente, la Única Disposición Complementaria Derogatoria de la Ley dispone la derogación expresa de la Ley N° 24565, el Decreto de Urgencia N° 063-2009 y las demás disposiciones que regulan a la AATE.

Como se desprende de lo antes expuesto, corresponde a la ATU, por mandato expreso de la Ley, asumir todas y cada una de las obligaciones y derechos correspondientes a la AATE. Dicha disposición es de carácter general y comprende – coherentemente con las características de una fusión por absorción reconocidas en el marco normativo vigente y el objeto de la ATU - la totalidad de las obligaciones y/o derechos propios de la AATE previstos por mandato legal (en las normas derogadas antes citadas) como aquellas derivadas de los contratos suscritos por la AATE o aquellos en los que dicha entidad participa.

En ese sentido y en línea con lo anterior, la norma dispone que, una vez culminado el proceso de fusión - lo que implicará la extinción de la AATE como entidad absorbida - toda referencia que se haga a la AATE se entenderá hecha a la ATU. Tal como está prevista dicha sustitución, la misma opera en mérito a lo dispuesto en la Ley, una vez culminado el proceso de fusión respectivo y sin necesidad de la verificación de actos (administrativos o contractuales) adicionales. Lo señalado tiene asidero en lo dispuesto en el artículo 32 de los Lineamientos, cuando expresamente establece que la fusión “*Origina la extinción de las entidades u órganos absorbidos*”.

Por las razones expuestas, con base en el marco normativo citado en el presente acápite, lo establecido en el literal b) de la Cláusula 3.4¹² de la Sección III de los Contratos de Concesión vigentes de la Red Básica del Metro de Lima y Callao que señalan que la AATE es el Órgano Técnico del Concedente – lo que responde al ejercicio de las competencias que le fueron legalmente asignadas - corresponde que sean asumidos por la ATU por mandato de la Ley, sin necesidad de acuerdo de las Partes y por ende de la suscripción de una Adenda que así lo disponga. En consecuencia, el presente dispositivo legal no contraviene lo indicado en el artículo

¹⁰ Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

¹¹ Instituto Metropolitano Protransporte de Lima.

¹² “3.4 El CONCEDENTE declara y garantiza al CONCESIONARIO, en la Fecha de Cierre, la veracidad y exactitud de las siguientes declaraciones. Asimismo, reconoce que la suscripción del Contrato por parte del CONCESIONARIO se basa en estas declaraciones:

(...)

- b) Que, en el marco de lo establecido por el Decreto Supremo N° 032-2011-MTC, ha designado a la AATE como órgano técnico encargado por el CONCEDENTE para coordinar con el CONCESIONARIO y con los otros componentes del sistema de transporte urbano de Lima y Callao, en la etapa de inversión y post inversión del ciclo del Proyecto (...).”



62° de la Constitución Política del Perú, sino más bien viabiliza la ejecución del mismo a través de arreglos institucionales, a fin de que se ejecuten las actividades que se vienen realizando en el marco de lo establecido en los mencionados contratos de concesión.

Al respecto, es preciso indicar que la Resolución Ministerial N°752-2018-MTC/01.02, señala que la misión de la AATE es *planificar e implementar un sistema integrado de transporte masivo de Lima y Callao, transformando la movilidad urbana y contribuyendo a la mejora de la calidad de vida de la población con un servicio de transporte masivo, seguro, eficaz, eficiente y amigable con el medio ambiente*. Y en particular, las funciones específicas que se otorgan a la AATE en dicha Resolución son las siguientes:

"Artículo 4. - Funciones Generales

La AATE tiene las siguientes funciones generales:

- a) Desarrollar actividades de proyección, planificación, ejecución y administración de la infraestructura ferroviaria correspondiente a la RBML-SETMLC, en el marco de la normativa vigente y las políticas del Sector Transportes.
- b) Planificar el desarrollo del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo, así como la integración con otros modos de transporte.
- c) Elaborar, supervisar y aprobar los estudios y documentos vinculados con los proyectos de desarrollo, operación, construcción y puesta en servicio de la infraestructura ferroviaria de la RBML-SETMLC.
- d) Realizar las actividades relacionadas a la gestión y operación de la infraestructura ferroviaria correspondiente a la RBML-SETMLC, de acuerdo al marco normativo vigente.
- e) Desarrollar las acciones de su competencia que derivan de las Asociaciones Público Privadas sobre la infraestructura ferroviaria de la RBML-SETMLC.
- f) Coordinar con las entidades públicas y privadas involucradas en la ejecución de obras y en aspectos operativos de la infraestructura ferroviaria de la RBML-SETMLC.
- g) Otorgar autorizaciones para la construcción y/o puesta en servicio de la infraestructura ferroviaria de la RBML-SETMLC.
- h) Proponer la gestión de créditos y/o financiamientos con organismos internacionales, así como otras alternativas de cooperación técnica y financiera externa en relación a la infraestructura ferroviaria de la RBML-SETMLC.
- i) Gestionar y suscribir convenios de cooperación y colaboración institucional sobre aspectos vinculados a la infraestructura ferroviaria y explotación de la RBML-SETMLC con entidades del sector público y privado.
- j) Gestionar el proceso de adquisición, expropiación y transferencia interestatal de inmuebles para la implementación de la RBML-SETMLC, en coordinación con las entidades competentes.
- k) Gestionar la liberación de interferencias para la implementación de la RBML-SETMLC, en coordinación con las entidades competentes.



- l) Ejecutar las acciones necesarias para la implementación de los Planes de Compensación y Reasentamiento Involuntario (PACRI) y/o Planes de Afectaciones y Compensaciones (PAC), aprobados por el organismo público competente y de conformidad con la legislación vigente.
- m) Promover la realización de actividades y mecanismos de desarrollo de capacidades y competencias en temas relacionados a la implementación de la infraestructura ferroviaria de la RBML-SETMLC.
- n) Administrar el sistema integrado de recaudo de la RBML-SETMLC y su interoperabilidad con otros medios de transporte público.
- o) Las demás funciones que le asigne el Viceministro de Transportes, acorde a las políticas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones."

Sin embargo, teniendo en cuenta que la ATU no forma parte de la estructura organizacional del MTC y a fin que continúe ejerciendo las actividades que asumía AATE, en el marco de los Contratos de Concesión de los Proyectos Línea 1 y Línea 2 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, se hace imprescindible que a través de un dispositivo legal, se encargue a la ATU, como Organismo Técnico Especializado, determinadas actividades vinculadas a la fase de Ejecución Contractual de los contratos vigentes de Asociación Público Privada o Proyectos en Activos de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, así como de los proyectos de inversión pública relacionados y las obligaciones contractuales asumidas por el Estado Peruano en el marco de dichos contratos, en aras de tutelar la seguridad jurídica y garantizar su ejecución.

II.

JUSTIFICACION CONSTITUCIONAL Y LEGALIDAD DE LA MEDIDA

El Decreto de Urgencia debe cumplir con requisitos formales, tantos previos como posteriores a su promulgación. Así, el requisito *ex ante* está constituido por el refrendo del Presidente del Consejo de Ministros, como lo estipula el inciso 3 del artículo 123 de la Constitución Política del Perú, mientras que el requisito *ex post* lo constituye la obligación del Poder Ejecutivo de dar cuenta a la Comisión Permanente para que lo examine y lo eleve al Congreso una vez que este se instale, de acuerdo a lo señalado en el artículo 135 de la Constitución.

En ese sentido, la presente norma cuenta con la rúbrica del Presidente de la Republica y el refrendo del Presidente del Consejo de Ministros, la Ministra de Economía y Finanzas, el Ministro de Transporte y Comunicaciones, de acuerdo a lo señalado en el artículo 5 del Decreto de Urgencia.

Respecto a los criterios endógenos, debe tenerse presente que la norma constituye un decreto de urgencia extraordinario, emitido en el periodo de interregno parlamentario, cuyo origen se encuentra en la aplicación de los artículos 134 y 135 de la Constitución Política del Perú, encontrándose habilitado el poder ejecutivo para legislar mediante decreto de urgencia, mediante dicho periodo.

Con relación a la transitoriedad del estado de necesidad que habilita la potestad legislativa del Poder Ejecutivo, se precisa que la materia objeto del presente dispositivo no se encuentra dentro de los materias prohibidas por el ordenamiento vigente para la dación de decretos de urgencia; es el caso de materias que requieran



votación especial del Congreso de la Republica, como serían: a) Reforma Constitucional, contemplado en el artículo 206 de la Constitución Política del Perú, b) Leyes Orgánicas, contemplado en el artículo 106 de la Constitución Política del Perú, salvo que se trate de contenido no orgánico, c) Tratados Internacionales contemplados en el artículo 56 de la Constitución Política del Perú, d) Tratamiento tributario especial para una determinada zona del país, contemplado en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú, y e) Cualquier materia que requiere la votación calificada del Congreso"¹³, motivo por el cual el presente dispositivo no se encuentra comprendido dentro de los impedimentos antes citados.

En concordancia con lo anteriormente expuesto, según lo señalado en el Informe Legal N°389-2019-JUS/DGDNCR, el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos señala lo siguiente:

"13. La necesidad de emitir un Decreto de Urgencia durante el interregno parlamentario se fundamenta en la prevención del perjuicio o potencial perjuicio a la sociedad y al Estado, que implicaría esperar a la instalación del nuevo Congreso. En ese sentido, de manera enunciativa, el sustento puede estar referido a la protección de los derechos fundamentales, aseguramiento de la prestación de los servicios públicos, atención de las necesidades básicas de los ciudadanos; garantizar el funcionamiento del Estado, etc."

[el subrayado es nuestro]

Al respecto, se advierte que la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), tiene como objeto garantizar el funcionamiento de un sistema integrado de transporte de Lima y Callao y satisfacer las necesidades de traslado de los pobladores de las provincias de Lima y Callao de manera eficiente, sostenible, accesible, segura, ambientalmente limpia y de amplia cobertura, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 73 de la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, sobre provincias conurbadas.

Por tanto, la ATU requiere contar con las herramientas de gestión necesarias que le permitan garantizar el cumplimiento de sus objetivos e iniciar las funciones encomendadas en la Ley N°30900 en el más breve plazo respecto de los Contratos de Concesión vigentes de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, que beneficiaría a 6 millones de **habitantes**. Caso contrario, la inexistencia de un dispositivo normativo que de manera urgente y excepcional legisle la autoridad administrativa encargada de la ejecución de los referidos contratos, implicaría que la población de Lima y Callao se vería impedida de contar con modos de transporte masivo que permitan su desplazamiento, mientras que los **operadores del servicio** podrían encontrarse en una situación de incertidumbre respecto de la entidad encargada de la ejecución de los contratos de concesión suscritos con el Estado para la provisión y prestación de estos servicios.

Por las consideraciones expuestas, el Decreto de Urgencia satisface las exigencias de constitucionalidad y legalidad, por lo que resulta jurídicamente viable.

Punto III.A.2 de los Lineamientos para la elaboración y trámite de los Decretos de Urgencia emitidos en el marco del Artículo 135 de la Constitución Política del Perú.

III. PROPUESTA NORMATIVA

3.1. Respeto de las funciones asignadas a la ATU en el marco de la organización, implementación y gestión del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao – SIT

De acuerdo con lo señalado en el artículo 5°¹⁴ de la Ley 30900, la ATU es el organismo competente para planificar, regular, gestionar, supervisar, fiscalizar y promover la eficiente operatividad del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao – SIT.

Al respecto, es preciso indicar que según lo indicado en el literal "j)" de la ley, **el SIT está compuesto por las distintas clases o modalidades del servicio de transporte reconocidas en la normatividad vigente**, que cuenta con integración física, operacional y tarifaria, así como de medios de pago.

Por lo tanto, en cuanto a las materias que abarca la competencia de la ATU, más allá del SIT propiamente dicho, se incluye:

❖ Servicio Público de Transporte Terrestre de Personas

Es la actividad económica que consiste en el traslado de personas por vía terrestre dentro de un territorio urbano continuo, a cambio de una retribución. Incluye a los servicios de transporte regular y especial, conforme al detalle presentado en la Tabla 1.

Cabe precisar que según lo señalado en la Primera Disposición Complementaria Final de la Ley¹⁵, se declara al servicio de transporte terrestre de personas en todos sus ámbitos y modalidades como servicio público.

¹⁴ Ley N°30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, modificada por Ley N°30945.

Artículo 5. Ámbito de competencia

5.1 La ATU 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 de elevada calidad y amplia cobertura, tecnológicamente moderno, ambientalmente limpio, técnicamente eficiente y económicamente sustentable.

5.2 La ATU ejerce competencia en la integridad del territorio y sobre el servicio público de transporte terrestre de personas que se prestan dentro de este, de acuerdo a lo establecido en la presente ley. Están sujetos a la ATU los operadores y los conductores de los servicios de transporte que se prestan dentro del territorio y los prestadores de servicios complementarios a los mismos, en especial los que operan el Sistema de Recaudo Único.

5.3 Se incorporan al ámbito de competencia de la ATU las provincias del departamento de Lima que, como consecuencia de su crecimiento urbano, lleguen a conformar un área urbana continua con el territorio, la que debe ser declarada con arreglo al procedimiento legalmente establecido.

¹⁵ Ley N°30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, modificada por Ley N°30945.

"DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Declaración de servicio público

Declárase al servicio de transporte terrestre de personas en todos sus ámbitos y modalidades como servicio público."

Tabla N°1
Modalidades comprendidas como servicios de transporte terrestre de personas

Servicios de Transporte Regular	Servicios de Transporte Especial
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.	a) Turístico. b) Trabajadores. c) Estudiantes. d) Taxis.

Fuente: a) Ley N°30900

b) Reglamento de la Ley N°30900, aprobado mediante Decreto Supremo N°005-2019-MTC.

Elaboración propia

❖ **Servicios Complementarios al SIT**

Son aquellos prestados por personas jurídicas con el propósito de coadyuvar al objetivo de implementar el SIT.

Incluyen a los servicios de reparación y de mantenimiento de vehículos, fideicomiso para la administración de los ingresos del SIT, administración de patios, administración y publicidad de paraderos, suministro de combustible a los vehículos y demás material rodante del SIT, entre otros.

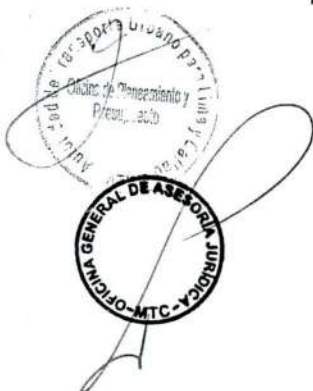
❖ **Infraestructura de Transporte en el marco del SIT**

La infraestructura de transporte, tal y como se encuentra definida en el Reglamento de la Ley N°30900, aprobado mediante Decreto Supremo N°005-2019-MTC, está constituida por la infraestructura vial pública utilizada para la prestación de los servicios de transporte terrestre que se prestan dentro del territorio.

❖ **Infraestructura Complementaria al SIT**

La infraestructura complementaria es el conjunto de instalaciones físicas, mecánicas o electrónicas, cuyo propósito es facilitar o complementar la operación del servicio de transporte terrestre de personas, procurando un servicio en condiciones de calidad y seguridad.

Incluye al mobiliario urbano, paraderos, estaciones, parqueos, terminales, patios, entre otros.



De acuerdo con lo anteriormente expuesto, el mandato legal vinculado a la planificación, regulación, gestión, supervisión, fiscalización y promoción de la eficiente operatividad del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, incluye a los servicios de transporte ferroviario que forman parte de la Red Básica del Metro de Lima.

3.2. Propuesta normativa para la encargatura de las actividades vinculadas a la Ejecución de Inversiones de los Proyectos Línea 1 y Línea 2

La Ley N° 30900, que crea la ATU dispuso la fusión por absorción de PROTRANSPORTE y AATE, a favor de la ATU, teniendo esta última la calidad de ente absorbente.

El artículo 6° del Decreto Legislativo N° 1362 establece, entre otros, que las actividades vinculadas a la ejecución contractual de un determinado Contrato de Concesión, se encuentran a cargo de la entidad titular de los mismos (que para el caso de la Línea 1 y 2 es el MTC) o de un órgano dentro de su estructura organizacional.

En ese sentido, dado que la ATU no es un órgano del MTC, sino un Organismo Técnico Especializado adscrito al MTC con personería jurídica de derecho público interno y con autonomía administrativa, funcional, económica y financiera, no podría efectuar las actividades vinculadas a la ejecución contractual de dichos contratos.

Por lo expuesto, se considera necesario se promulgue el Proyecto de Decreto de Urgencia que se sustenta en la presente, a fin de garantizar la continuidad de actividades propias de la ejecución contractual que vienen siendo ejecutadas por la AATE, entre los cuales se encuentran: aprobación de los EDI, emisiones de opiniones relacionadas a los temas ambientales, sociales, de liberación de predios e interferencias para los proyectos Línea 1 y Línea 2 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao.

Cabe señalar que el encargo referido en el párrafo precedente, podrá ser total o parcial de acuerdo a lo que determine el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el marco de sus competencias¹⁶.

¹⁶ Decreto Legislativo N°1362, Decreto Legislativo que Regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.

"Artículo 6. Entidades públicas titulares de proyectos

6.1 El Ministerio, Gobierno Regional, Gobierno Local u otra entidad pública habilitada mediante ley expresa, asume la titularidad del proyecto a desarrollarse mediante las modalidades reguladas en el presente Decreto Legislativo, y ejerce las siguientes funciones:

(...)

6. Gestionar y administrar los contratos derivados de las modalidades reguladas en el presente Decreto Legislativo, y cumplir las obligaciones contractuales a su cargo.

7. Hacer efectivas las penalidades por incumplimiento del contrato, salvo que dicha función haya sido asignada o delegada al organismo regulador respectivo.

8. Acordar la modificación de los contratos, conforme a las condiciones que establezca el presente Decreto Legislativo y su Reglamento.

9. Efectuar el seguimiento de la ejecución física y financiera de los proyectos regulados en el presente Decreto Legislativo bajo su competencia, informando de sus acciones al Ministerio de Economía y Finanzas, conforme a lo establecido en el artículo 9.

10. Sustentar la capacidad presupuestal para asumir los compromisos de los contratos de Asociación Público Privada

En ese sentido, el encargo contemplado en la propuesta de decreto de urgencia se sustenta en contar con una habilitación legal específica y clara para desarrollar determinadas actividades sin vulnerar lo dispuesto en la normativa aplicable el Decreto Legislativo 1362, Ley aplicable para los contratos de Asociación Público Privadas, el cual solo admite los mecanismos de delegación o asignación de funciones mediante Convenio. Por esta razón se ha creado un supuesto específico para que se pueda encargar a la ATU las actividades establecidas en los Contratos de Concesión vigentes de los Proyectos Línea 1 y Línea 2 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao y no vulnerar lo indicado en la Ley 30900 y el Decreto Legislativo 1362, conforme al detalle presentado a continuación:

“Artículo 2.- Incorporación de la Décimo Sexta Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30900, Ley que Crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).

Incorporese la Décimo Sexta Disposición Complementaria Final a la Ley N° 30900, Ley que Crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), conforme al texto siguiente.

DÉCIMO SEXTA. Régimen transitorio para la implementación de la Duodécima Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30900

En tanto no se suscriban los acuerdos para la cesión de posición contractual a favor de la ATU, a los que se refiere la Duodécima Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), el Ministerio de Transportes y Comunicaciones se mantiene como entidad pública titular en los contratos de concesión vigentes de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, celebrados con anterioridad a la fecha de publicación de la referida Ley.

Durante dicho periodo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones puede encargar a la ATU, como Organismo Técnico Especializado, determinados actos o actividades vinculadas a la fase de Ejecución Contractual de los contratos vigentes de Asociación Público Privada o Proyectos en Activos de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, así como de los proyectos de inversión pública relacionados y las obligaciones contractuales asumidas por el Estado Peruano en el marco de dichos contratos.”

“Artículo 3.- Modificación del artículo 11 de la Ley N° 30900, Ley que Crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)

Modifícase el segundo párrafo del artículo 11 de la Ley N° 30900, Ley que Crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) y sus modificatorias, en los términos siguientes:

Artículo 11.- Régimen de dietas

(...)

y sus modificaciones.”

[el subrayado es nuestro]

Lo dispuesto en el presente artículo se aprueba mediante decreto supremo refrendado por el ministro de Economía y Finanzas y el ministro de Transportes y Comunicaciones, a propuesta de este último. Para dicho efecto, exonerase de lo dispuesto en el artículo 6 del Decreto de Urgencia N° 014-2019, Decreto de Urgencia que aprueba el Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2020”.

“Artículo 4. Normas de desarrollo

Facúltase al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la emisión de las disposiciones que resulten necesarias para la aplicación de lo dispuesto en el presente Decreto de Urgencia.”

Al respecto, el mecanismo referido en el párrafo precedente es aplicable para la realización de actividades con carácter material, técnico o de servicios de competencia de un órgano por parte de otros órganos o entidades por razones de eficacia, o cuando la encargada posea los medios idóneos para su desempeño por sí misma.

De tal manera, la ATU asumirá las actividades que venía ejerciendo la AATE en cumplimiento a lo señalado en la Décima Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30900, así como aquellas que formarán parte del encargo de gestión.

Para la aplicación de lo dispuesto se realizarán los arreglos institucionales en el marco de lo establecido en los contratos de concesión a fin de definir aquellas determinadas actividades de índole administrativas, económicas, legales, técnicas, sociales y ambientales que realizará la ATU por encargo del MTC.

Estos arreglos se realizarán basados en las competencias que actualmente tiene la ATU en el marco de lo establecido en la Ley N° 30900 y considerando las actividades que actualmente ejecuta la AATE como órgano técnico, garantizando así la continuidad de la ejecución de estos proyectos con eficiencia y eficacia.

Finalmente, es preciso indicar que la propuesta en mención no vulnera la titularidad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones como Concedente en los Contratos de Concesión.

3.3. Necesidad de la propuesta del Decreto de Urgencia

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, suscribió con anterioridad a la emisión de la Ley 30900, los contratos de concesión de los proyectos de Línea 1 y Línea 2 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao en su calidad de Concedente. Asimismo, se suscribieron los contratos de seguridades y garantías con los Concesionarios, al amparo de lo estipulado en el Decreto Ley N° 25570, Ley N° 26438, Decreto Legislativo N° 674, el Decreto Supremo N° 268-2013-EF¹⁷ y el Artículo 62° de la Constitución Política del Perú.

Asimismo, es preciso indicar que el artículo 25 del Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, establece que, de acuerdo con lo señalado en el artículo 1357 del Código Civil, el Estado queda autorizado para otorgar, mediante contrato, a las personas naturales y jurídicas, nacionales y

De acuerdo a la Duodécima Disposición Complementaria Final de la Ley 30900, la ATU requeriría suscribir previamente una adenda con los Concesionarios de los proyectos precitados para constituirse como entidad pública titular del Proyecto. No obstante, la Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 005-2003-AI/TC, indica que los contratos de concesión no pueden ser modificados por leyes posteriores¹⁸; por lo que la modificación de la posición contractual en los contratos de concesión de las líneas 1 y 2, no serían posibles sin un previo consentimiento de partes.

Por las razones expuestas, con base en el marco normativo citado en el párrafo anterior y lo establecido en el literal b) de la Cláusula 3.4¹⁹ de la Sección III de los Contratos de Concesión vigentes de la Red Básica del Metro de Lima y Callao señalan que la AATE es el Órgano Técnico del Concedente, por lo que a la ATU le corresponde el ejercicio de estas competencias que le fueron legalmente asignadas, sin necesidad de acuerdo de las Partes y por ende sin la suscripción de una Adenda que así lo disponga, como órgano técnico más no como Concedente.

En este sentido, frente al supuesto desarrollado, la Ley 30900 no ha previsto la administración de dichos contratos para el MTC en su rol de entidad pública titular del Proyecto y la ATU como órgano técnico.

Por otro lado, para que se finalice la fusión por absorción de la AATE a la ATU, será necesario emitir una norma que permita hacer un encargo de actividades y no de funciones - ya que estas últimas las tiene ATU según la Ley N°30900, por ello, es necesario crear un supuesto específico que encargue a la ATU las actividades establecidas en los Contratos de Concesión vigentes de los Proyectos Línea 1 y



extranjeras, que realicen inversiones al amparo de dicha norma, las seguridades y garantías que mediante decreto supremo, en cada caso, se consideren necesarias para proteger sus inversiones, de acuerdo a la legislación vigente.

¹⁸ El Tribunal Constitucional mediante sentencia del 03 de octubre del 2003, emitida en el proceso de Acción de Inconstitucionalidad demandada por 64 Congresistas contra los artículos 1°, 2°, 3°, y la Primera y Segunda Disposición Final y Transitoria de la Ley N.° 26285; y contra el Contrato de Concesión celebrado por Telefónica del Perú S.A.A. con el Estado, Expediente N° 005-2003-AI/TC señala:

3.5 Efectos Jurídicos de la declaración de voluntad

16.(...) Desde esta perspectiva, como lo ha expuesto la demandada, en criterio que este Tribunal comparte, "el contrato-ley es un acuerdo de voluntades entre dos partes, que rige para un caso concreto, sólo que está revestido de una protección especial, a fin de que no pueda ser modificado o dejado sin efecto unilateralmente por el Estado..." (El subrayado es nuestro)

Contratos de Concesión y Contratos Ley:

33.(...) Pese a ello, puede precisarse que el contrato-ley es un convenio que pueden suscribir los contratantes con el Estado, en los casos y sobre las materias que mediante ley se autorice. Por medio de él, el Estado puede crear garantías y otorgar seguridades, otorgándoles a ambas el carácter de intangibles. Es decir, mediante tales contratos-ley, el Estado, en ejercicio de su ius imperium, crea garantías y otorga seguridades y, al suscribir el contrato-ley, se somete plenamente al régimen jurídico previsto en el contrato y a las disposiciones legales a cuyo amparo se suscribió éste. (...) (El subrayado es nuestro).

34.(...) Por ello, a tenor del segundo párrafo del artículo 62° de la Constitución, así como del mismo artículo 1357° del Código Civil, tanto la autorización para la suscripción u otorgamiento de un contrato-ley, como la inclusión de determinadas relaciones jurídico-patrimoniales en aquél, deben fundarse en un interés público específico, lo que significa que el otorgamiento de un contrato-ley no puede considerarse como un acto de pura libertad contractual ni meramente discrecional, tanto para el legislador como para los órganos de la administración pública. (El subrayado es nuestro)

¹⁹ 3.4 El CONCEDENTE declara y garantiza al CONCESIONARIO, en la Fecha de Cierre, la veracidad y exactitud de las siguientes declaraciones. Asimismo, reconoce que la suscripción del Contrato por parte del CONCESIONARIO se basa en estas declaraciones: (...)

- c) Que, en el marco de lo establecido por el Decreto Supremo N° 032-2011-MTC, ha designado a la AATE como órgano técnico encargado por el CONCEDENTE para coordinar con el CONCESIONARIO y con los otros componentes del sistema de transporte urbano de Lima y Callao, en la etapa de inversión y post inversión del ciclo del Proyecto (...)"



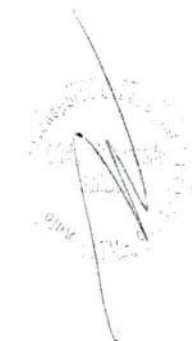
Línea 2 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao y no vulnerar lo indicado en la Ley 30900 y el Decreto Legislativo 1362.

Por los motivos expuestos, se requiere contar con la habilitación legal que regule el supuesto para realizar arreglos institucionales previos a la finalización de la fusión por absorción de la AATE a la ATU y que no fueron regulados en la Ley N° 30900 al momento de su aprobación, a fin de que la Autoridad de Transporte Urbano y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones puedan cumplir con lo establecido en la Ley N° 30900, en relación a los contratos de concesión vigentes de las líneas 1 y 2 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao. Esto permitirá al Ministerio de Transportes y Comunicaciones encargar a la Autoridad de Transporte Urbano (ATU), determinadas actividades establecidas en los contratos de concesión vigentes de la RBMLC como Unidad Ejecutora del titular del proyecto respetando el espíritu de la norma que crea a la ATU.

Además de los argumentos precitados, la necesidad del Decreto de Urgencia se sustenta en la proximidad de plazos perentorios que se detallan a continuación en la Tabla N° 2:

Tabla N°2

GRUPO DE INTERÉS	NECESIDAD	COMENTARIOS
USUARIOS	1. Continuidad de la prestación del servicio público de la Línea 1 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao.	1.Fecha máxima de aprobación del Plan de Prestación de Servicio: 07/02/2019, de acuerdo al Numeral 1.3.1 del Anexo 7 del Contrato de Concesión. La falta de definición respecto del supuesto precitado no sólo generará incertidumbre en el concesionario, sino que además pondrá en riesgo el cumplimiento regulado y predecible de los procesos que se encuentran inmersos en la aprobación del mencionado Plan. Se sustenta que el presente Decreto de Urgencia se emita durante el interregno legislativo, toda vez que, proponer el proyecto normativo, una vez instalado el nuevo Congreso de la República, excedería los plazos perentorios establecidos y, pondrá en inminente riesgo el funcionamiento de la ATU, al sentar como precedente la coexistencia de un nuevo órgano técnico paralelo que analice estos temas dentro de la estructura del MTC, por lo tanto duplicando las funciones de la ATU, las cuales son materia de fusión por absorción en la Ley N° 30900.



GRUPO DE INTERÉS	NECESIDAD	COMENTARIOS
	2. Aprobación de los proyectos para la integración tarifaria del Sistema Integrado de Transporte	2. Para contar con un Sistema Integrado de Transporte Eficiente, es condición necesaria y fundamental contar con un Sistema Integrado de Recaudo que le permita al usuario acceder a los diversos modos de transporte a través de un único sistema de pago. El mandato de la Ley N° 30900 establece que es la ATU, la entidad responsable de dicha responsabilidad. No obstante, la integración de los modos de transportes requiere del pleno funcionamiento de la nueva Autoridad (ATU), regulando aquellos supuestos que la precitada Ley no haya contemplado al momento de su publicación. La ATU es el órgano técnico que definirá y establecerá los parámetros técnicos para la integración tarifaria que la Ley N° 30900 dicta, los que serán recogidos por la entidad titular de los contratos de concesión precitados. Los detalles respecto de las actividades, procesos y responsabilidades, se desarrollarán mediante convenio entre el MTC y la ATU.
CONCEDENTE	Continuidad en la adquisición y expropiación de las Áreas de la Concesión y liberación de interferencias.	Actualmente, la AATE adquiere y libera de interferencias de las Áreas de la Concesión. Una vez finalizado el proceso de fusión por absorción, la Dirección de Adquisición de Predios y Liberación de Interferencias de la AATE será absorbida por la ATU. Asimismo, es preciso indicar que de acuerdo al Anexo 1 de la Adenda N° 2 del Contrato de Concesión del Proyecto Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao existe un compromiso asumido por el Concedente o Estado Peruano respecto a la adquisición de las Áreas de la Concesión, las mismas que tienen ser entregadas por el Concedente al Concesionario a más tardar en abril del 2020. En caso de que el Concedente incumpliese la fecha



GRUPO DE INTERÉS	NECESIDAD	COMENTARIOS
		antes señalada, el Concesionario se encontraría habilitado a poner término anticipadamente al Contrato, de acuerdo a lo establecido en el numeral 15.8 y siguientes de la Sección XV del Contrato de Concesión. Por lo tanto, para cumplir dentro de los plazos establecidos en los contratos de concesión, la ATU requiere contar con procesos definidos y predecibles, tales como la habilitación a través de un convenio por encargatura de actividades, considerando el supuesto que la Ley N° 30900 no ha contemplado. La falta de definición de dichos procesos podría generar pérdidas económicas al Estado Peruano y por ende probables procesos arbitrales ante instancias internacionales.
AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO	Finalización del proceso de fusión por absorción de la AATE a la ATU, en el marco de las funciones de la Ley N° 30900 y los Contratos de Concesión vigentes de la Red Básica del Metro de Lima y Callao	A la fecha no se ha finalizado el proceso de fusión por absorción de la AATE a la ATU, debido a que es indispensable para culminar este proceso, realizar los arreglos normativos e institucionales previos para que el MTC o Concedente en los Proyectos Línea 1 y Línea 2 encargue a la ATU, como coejecutor, las actividades establecidas en los contratos de concesión vigentes de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, y así evitar atrasos en actividades de estos proyectos ²⁰ , así como para que el proceso de fusión por absorción de la AATE a la ATU se realice de manera integral y no se complejice por temas institucionales.

Bajo estas premisas, es necesario contar con una habilitación legal de manera previa a la instalación del nuevo congreso, debido a que existen plazos próximos de vencimiento en los contratos de concesión vigentes de la Red Básica del Metro de Lima y Callao.

La alternativa que haría viable la tabla N° 2 de esta exposición, implicaría la postergación del ejercicio pleno de las funciones asignadas a la ATU mediante Ley N° 30900, por lo cual, es necesaria la promulgación de este decreto de urgencia que posibilite la encargatura de actividades a la ATU.

²⁰ Ver numeral 3.2 de la presente exposición de motivos

Por otro lado, es preciso indicar que a través de este decreto de urgencia se garantizará la continuidad de las actividades propias de la ejecución contractual que vienen siendo ejecutadas por la AATE, y que luego serán ejecutadas a través de la ATU, cuyos beneficiarios directos se contabilizan en alrededor de 6 millones de habitantes para ambos proyectos según los estudios de factibilidad y que con este dispositivo legal, se podrá aprovechar la experiencia de 6 años de la AATE en la gestión de proyectos ferroviarios, lo que beneficiará y permitirá a la ATU garantizar la continuidad del cumplimiento de ambos proyectos.

IV. ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El presente Decreto de Urgencia se desarrolla en ejercicio de las facultades conferidas por el artículo 135 de la Constitución Política del Perú y no se contrapone a ninguna norma constitucional, ni legal, ni disposición establecida en los contratos de concesión vigentes de la Red Básica del Metro de Lima y Callao.

En tal sentido, no colisiona con el ordenamiento jurídico vigente y se encuentra enmarcado en la normatividad de la materia. Su emisión es indispensable, a fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en la Ley N° 30900 que derogó todo el marco legal que regulaba a la AATE.²¹

V. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El presente Decreto de Urgencia permite fortalecer las capacidades en materia de gestión de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao; con el objeto de contar con un sistema de transporte intermodal, eficiente, accesible, sostenible y de calidad al servicio de la población de Lima y Callao.

Al garantizar la continuidad de las actividades propias de la ejecución contractual que vienen siendo ejecutadas por la AATE, y que luego serán ejecutadas a través de la ATU, los beneficiarios directos se contabilizan en alrededor de 6 millones de habitantes para ambos proyectos según los estudios de factibilidad viables registrados:

- 3.6 millones de habitantes para la Línea 1 pertenecientes a los distritos de Lima, Villa El Salvador, Villa María del Triunfo, San Juan de Miraflores, Santiago de Surco, Surquillo, San Borja, La Victoria, San Luis, El Agustino y San Juan de Lurigancho, y
- 2.4 millones de habitantes para la Línea 2 pertenecientes a los distritos de Lima, Ate, Breña, El Agustino, Jesús María, La Victoria, San Luis, San Miguel, Santa Anita, Callao, Bellavista, Carmen de la Legua Reynoso y La Perla

En particular, durante el período enero 2015 – setiembre 2019 la Línea 1 del Metro de Lima ha transportado un total de 567,539,228 pasajeros, a un promedio de 9.9 millones de pasajeros al mes, permitiendo el transporte desde Villa el Salvador hasta San Juan

²¹ "DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

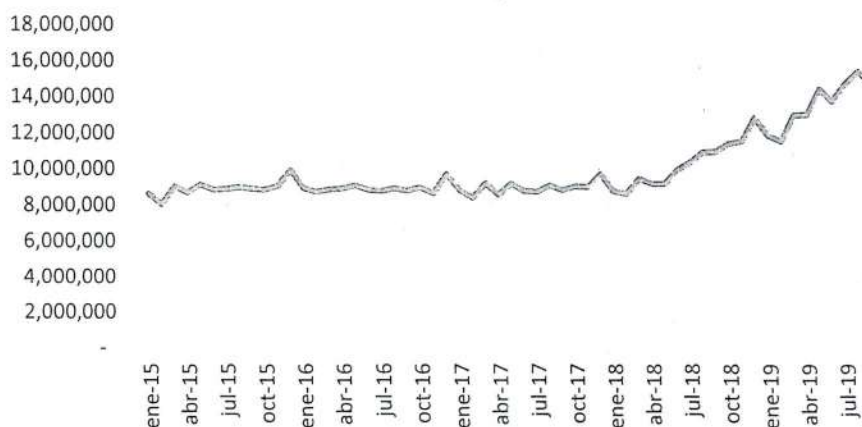
Única.- Norma derogatoria

Deróganse la Ley 24565, el Decreto de Urgencia 063-2009 y las demás disposiciones que regulan a la Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao (AATE).

Deróganse también todas aquellas disposiciones que se opongan a la presente ley".

de Lurigancho (recorriendo 11 distritos) en 54 minutos, lo que ha llevado a que el uso de esta modalidad de transporte presente un comportamiento ascendente y a un ritmo acelerado principalmente en los dos últimos años (ver Gráfico 1)

Gráfico 1
Evaluación del Tráfico de pasajeros de la Línea 1 del Metro de Lima



Respecto al Proyecto de la Línea 2 del Metro de Lima, según lo señalado en el "Estudio de Preinversión a nivel de Factibilidad del Proyecto: Construcción de la Línea 2 y Ramal Av. Faucett-Gambeta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao", la demanda durante la primera etapa del proyecto alcanzaría los 305,000 pasajeros, llegando hasta los 662,000 pasajeros hacia el final del horizonte de evaluación del proyecto, generando así un ahorro aproximado de tiempo total de 6,257,014,000 horas hombres en el período de evaluación del mismo.

Como se puede observar ambos proyectos representan beneficios en ahorro de tiempo a los usuarios por lo que la demanda de esta modalidad de transporte se acrecienta tal como sucede actualmente con la Línea 1. Así, es urgente y necesario garantizar la continuidad de ejecución contractual y el cumplimiento de los principales hitos programados de ambas concesiones para beneficio de los usuarios en el marco del cumplimiento del objetivo y las funciones de la ATU, de acuerdo con lo señalado en la Ley 30900 emitida en Diciembre del 2018.

Caso contrario, la inexistencia de un dispositivo normativo que de manera urgente y excepcional legisle la autoridad administrativa encargada de la ejecución de los referidos contratos, implicaría que la población de Lima y Callao se vería impedida de contar con modos de transporte masivo que permitan su desplazamiento.

Por otro lado, el costo potencial de los diferentes compromisos asumidos para los Proyectos Línea 1 y Línea 2 para el año fiscal 2020 asciende a S/ 1,900 millones aproximadamente, los mismos que de acuerdo con el Decreto de Urgencia N° 014-2019, Decreto de Urgencia que aprueba el Presupuesto Institucional del Sector Público para el Año Fiscal 2020, se encuentran contemplados en el Presupuesto Institucional del Pliego 036 Ministerio de



Transportes y Comunicaciones, Unidad Ejecutora 012-1338 Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao (AATE).

Es importante mencionar que con la aprobación de este Decreto de Urgencia, la ATU contaría con la experiencia de 6 años de la AATE en la gestión de proyectos ferroviarios, lo que beneficiará y permitirá a la ATU garantizar la continuidad del cumplimiento de ambos proyectos.

La importancia de contar con la experiencia de la AATE para la ejecución contractual se observa al aplicar la siguiente curva logarítmica, que explica la curva de aprendizaje obtenida por la AATE en la gestión de los proyectos a su cargo:

$$Y = Kx^{\log_2 b}$$

Donde:

Y: Presupuesto que necesita para atender proyectos en el primer año.

K: Presupuesto que se necesita para atender proyectos en el año "n".

X: Año o momento de la actividad.

b: Porcentaje de aprendizaje de la curva.

Aprendizaje asumido, al 90%.

De esta curva de aprendizaje se infiere que, si se volviera a empezar con el aprendizaje de las labores propias a la ejecución de los Proyectos Línea 1 y Línea 2 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, con otra entidad, el presupuesto del Estado podría incrementarse hasta 45,2 millones de soles adicionales en comparación a los 34,4 millones de soles, teniendo en cuenta que la entidad absorbida por la ATU, AATE, cuenta con 6 años de experiencia y cuya curva de aprendizaje está consolidada en sus labores en un 90%.

La aprobación del presente Decreto de Urgencia no irrogará gastos adicionales al Estado, ya que su implementación se financia con cargo al presupuesto institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones contemplado en el Decreto de Urgencia N° 014-2019, Decreto de Urgencia que aprueba el Presupuesto Institucional del Sector Público para el Año Fiscal 2020, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público y conforme a las disposiciones vigentes.

Asimismo, el Decreto de Urgencia N° 039-2019, que establece medidas extraordinarias en materia presupuestaria que contribuyan a la ejecución del gasto público en los años fiscales 2019 y 2020, y aprueban otras medidas, autoriza durante el Año Fiscal 2020, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a realizar modificaciones presupuestarias en el nivel institucional a favor de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, a fin de concluir el proceso de fusión por absorción, dispuesto en la Novena Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).

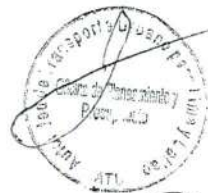
En este sentido, se concluye que el balance de los costos y beneficios de la emisión de este Decreto de Urgencia es positivo, donde los beneficios son mayores a los costos.

B. SECCION II: RÉGIMEN DE DIETAS

Se propone la modificación del segundo párrafo del artículo 11 de la Ley N° 30900, en el extremo que hace referencia al artículo 6 de la Ley 30879, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2019, modificado por el artículo 1 de la Ley N° 30945, Ley que modifica la Ley N° 30900

Es preciso señalar que se requiere la exoneración del artículo 6 del Decreto de Urgencia N° 014-2019, toda vez que este prohíbe para el año 2020 a los tres niveles de Gobierno la aprobación de nuevas dietas, entre otros, y teniendo en cuenta que la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao es una entidad nueva en proceso de implementación, se requiere la exoneración de la misma.

Es preciso indicar que esta modificación, no irroga recursos adicionales al Tesoro Público, toda vez que será financiado íntegramente con los recursos de la Unidad Ejecutora 001-1717 del Pliego: 203 Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU). En este sentido, el beneficio se traduce en el establecimiento de las estrategias de implementación del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, y a las acciones correspondientes a la implementación de la política nacional de transporte urbano, en el territorio de la jurisdicción así como realizar el seguimiento al cumplimiento de dichas acciones, a que se refiere el artículo 9 de la Sección Primera del Reglamento de Organización y Funciones de la ATU, aprobada por Decreto Supremo N° 003-2019-MTC.



**SUPERINTENDENCIA DE BANCA, SEGUROS
Y ADMINISTRADORAS PRIVADAS
DE FONDOS DE PENSIONES**

Res. N° 0158-2020.- Aprueban el Estatuto del Fondo de Seguro de Depósitos Cooperativo **61**

GOBIERNOS REGIONALES

GOBIERNO REGIONAL DE MADRE DE DIOS

Acuerdo N° 164-2019-RMDD/CR.- Autorizan viaje de Gobernador Regional a España, en comisión de servicios **65**

GOBIERNO REGIONAL DE TACNA

Acuerdo N° 001-2020-CR/GOB.REG.TACNA.- Declaran electo a Consejero Regional como Presidente del Consejo Regional del Gobierno Regional de Tacna, para el período legislativo 2020 **66**

Acuerdo N° 003-2020-CR/GOB.REG.TACNA.- Autorizan viaje de Gobernador Regional y Consejero Regional a Corea del Sur, en comisión de servicios **66**

GOBIERNOS LOCALES

MUNICIPALIDAD DE BARRANCO

D.A. N° 001-2020-MDB.- Aprueban Reglamento que determina el proceso de sorteo de asignación de ubicaciones para la difusión de propaganda electoral en comicios electorales, en bienes de uso público en el distrito **67**

**MUNICIPALIDAD DE
BREÑA**

Ordenanza N° 533-2019-MDB.- Ordenanza que autoriza la celebración del I Matrimonio Civil Comunitario 2020 **68**

**MUNICIPALIDAD DE
COMAS**

Ordenanza N° 582/MDC.- Ordenanza que aprueba el incentivo tributario al pago oportuno de las obligaciones tributarias del Ejercicio 2020 **69**

**MUNICIPALIDAD DE
SAN BORJA**

D.A. N° 003-2020-MSB-A.- Convocan al proceso de elección de representantes de las Juntas Vecinales Comunes y dictan otras disposiciones **70**

**CONVENIOS
INTERNACIONALES**

Acuerdo Administrativo entre la Delegación de la Unión Europea en la República del Perú y el Gobierno de la República del Perú relativo a la observación de las Elecciones Congresales Extraordinarias del 26 de enero de 2020 **71**

Entrada en vigencia del "Acuerdo Administrativo entre la Delegación de la Unión Europea en la República del Perú y el Gobierno de la República del Perú relativo a la observación de las Elecciones Congresales Extraordinarias del 26 de enero de 2020" **72**

PODER EJECUTIVO

**DECRETO DE URGENCIA
N° 010-2020**

**DECRETO DE URGENCIA QUE MODIFICA
LA LEY N° 30900, LEY QUE CREA LA AUTORIDAD
DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO**

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO

Que, de conformidad con el segundo párrafo del artículo 135 de la Constitución Política del Perú, durante el interregno parlamentario, el Poder Ejecutivo legisla mediante decretos de urgencia, de los que da cuenta a la Comisión Permanente para que los examine y los eleve al Congreso, una vez que éste se instale;

Que, el artículo 3 de la Ley N° 30900, Ley que Crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), establece que la ATU tiene como objetivo organizar, implementar y gestionar el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, que permita satisfacer las necesidades de traslado de los pobladores de las provincias de Lima y Callao de manera eficiente, sostenible, accesible, segura, ambientalmente limpia y de amplia cobertura;

Que, mediante Decreto Supremo N° 165-2019-PCM, Decreto Supremo que disuelve el Congreso de

la República y convoca a elecciones para un nuevo Congreso, se revocó el mandato parlamentario de los congresistas, manteniéndose en funciones la Comisión Permanente;

Que, teniendo en cuenta que la ATU se crea como un pliego adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones que cuenta con personería jurídica de derecho público interno y con autonomía administrativa, funcional, económica y financiera y en atención al cumplimiento de su objetivo, que es organizar, implementar y gestionar el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, la ATU asume una serie de competencias, algunas de las cuales, hasta la fecha, y en tanto se cumplan las condiciones previstas en la Resolución Ministerial N° 594-2019 MTC/01, siguen siendo ejercidas por el Proyecto Especial Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao (AATE);

Que, en virtud de la situación antes descrita, es necesario establecer medidas excepcionales y urgentes que permitan el fortalecimiento en materia de gestión del servicio integrado de transporte por parte de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao;

En uso de las facultades conferidas por el artículo 135 de la Constitución Política del Perú;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros; y,

Con cargo de dar cuenta a la Comisión Permanente para que lo examine y lo eleve al Congreso, una vez que éste se instale:

DECRETA:

Artículo 1.- Objeto

El presente Decreto de Urgencia tiene por objeto modificar la Ley N° 30900, Ley que Crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), a fin de incorporar la Décima Sexta Disposición Complementaria Final y modificar el artículo 11 de la Ley N° 30900, Ley

que Crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).

Artículo 2.- Incorporación de la Décimo Sexta Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30900, Ley que Crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).

Incorpórase la Décimo Sexta Disposición Complementaria Final a la Ley N° 30900, Ley que Crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), conforme al texto siguiente.

"Décimo Sexta. Régimen transitorio para la implementación de la Duodécima Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30900

En tanto no se suscriban los acuerdos para la cesión de posición contractual a favor de la ATU, a los que se refiere a la Duodécima Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), el Ministerio de Transportes y Comunicaciones se mantiene como entidad pública titular en los contratos de concesión vigentes de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, celebrados con anterioridad a la fecha de publicación de la referida Ley.

Durante dicho periodo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones puede encargar a la ATU, como Organismo Técnico Especializado, determinados actos o actividades vinculadas a la fase de Ejecución Contractual de los contratos vigentes de Asociación Público Privada o Proyectos en Activos de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, así como de los proyectos de inversión pública relacionados y las obligaciones contractuales asumidas por el Estado Peruano en el marco de dichos contratos."

Artículo 3.- Modificación del artículo 11 de la Ley N° 30900, Ley que Crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)

Modifícase el segundo párrafo del artículo 11 de la Ley N° 30900, Ley que Crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) y sus modificatorias, en los términos siguientes:

"Artículo 11.- Régimen de dietas

(...)

Lo dispuesto en el presente artículo se aprueba mediante decreto supremo refrendado por el ministro de Economía y Finanzas y el ministro de Transportes y Comunicaciones, a propuesta de este último. Para dicho efecto, exonerase de lo dispuesto en el artículo 6 del Decreto de Urgencia N° 014-2019, Decreto de Urgencia que aprueba el Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2020".

Artículo 4.- Normas de desarrollo

Facúltase al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la emisión de las disposiciones que resulten necesarias para la aplicación de lo dispuesto en el presente Decreto de Urgencia.

Artículo 5. Refrendo

El Decreto de Urgencia es refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros, el Ministro de Transportes y Comunicaciones, y la Ministra de Economía y Finanzas.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los trece días del mes de enero del año dos mil veinte.

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO
Presidente de la República

VICENTE ANTONIO ZEBALLOS SALINAS
Presidente del Consejo de Ministros

MARÍA ANTONIETA ALVA LUPERDI
Ministra de Economía y Finanzas

EDMER TRUJILLO MORI
Ministro de Transportes y Comunicaciones

1845393-1

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

Otorgan licencia a la Ministra de Educación y encargan su Despacho a la Ministra de Desarrollo e Inclusión Social

RESOLUCIÓN SUPREMA N° 001-2020-PCM

Lima, 13 de enero de 2020

CONSIDERANDO:

Que, la señora Flor Aideé Pablo Medina, Ministra de Educación, ha solicitado licencia en el ejercicio del cargo de Ministra de Estado, por el día 14 de enero de 2020, por motivos personales y sin derecho a goce de remuneraciones;

Que, en consecuencia, resulta necesario otorgar la licencia a la citada funcionaria, y encargar el Despacho del Ministerio de Educación mientras dure la ausencia de su titular;

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 127 de la Constitución Política del Perú; y, en la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo;

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Otorgar licencia a la señora Flor Aideé Pablo Medina, Ministra de Educación, en el ejercicio del cargo de Ministra de Estado, por el día 14 de enero de 2020, por motivos personales y sin derecho a goce de remuneraciones.

Artículo 2.- Encargar el Despacho del Ministerio de Educación a la señora Ariela María de los Milagros Luna Florez, Ministra de Desarrollo e Inclusión Social, a partir del 14 de enero de 2020 y en tanto dure la ausencia de su titular.

Artículo 3.- La presente resolución suprema es refrendada por el Presidente del Consejo de Ministros.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO
Presidente de la República

VICENTE ANTONIO ZEBALLOS SALINAS
Presidente del Consejo de Ministros

1845393-3

Formalizan la creación de la Unidad Ejecutora N° 019 "Bicentenario de la Independencia del Perú" en el Pliego 001: Presidencia del Consejo de Ministros y designan responsable

RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 011-2020-PCM

Lima, 13 de enero de 2020

VISTO:

Los Informes N° D000003-2019-PCM-OGPP y N° D000013-2019-PCM-OGPP de la Oficina General de Planificación y Presupuesto de la Presidencia del Consejo de Ministros, y el Oficio N° 820-2019-EF/50.06 de la Dirección General de Presupuesto Público del Ministerio de Economía y Finanzas;

CONSIDERANDO:

Que, mediante el Decreto Supremo N° 004-2018-MC se creó el Proyecto Especial Bicentenario de la