PL 3361/2022-CR

- TRANSPORTES Y ....

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
13 NOV 2023
RECIBIDO
Firma: ____ Hora: 3:12

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

OFICIO Nº 348 -2023 –PR

Lima, 13 de noviembre de 2023

Señor
ALEJANDRO SOTO REYES
Presidente del Congreso de la República
Presente. -

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, con relación a la Autógrafa Ley de innovación en las soluciones para la gestión de la movilidad urbana. Al respecto consideramos conveniente observarla por lo siguiente[1]:

De la Autógrafa de Ley

1. La Autógrafa de Ley contiene cinco (5) artículos y una Única Disposición Complementaria Final, conforme al siguiente detalle:

> ***"Artículo 1. Objeto de la Ley***
> *La presente ley tiene por objeto la implementación de herramientas tecnológicas de inteligencia artificial en el sector transporte, con la finalidad de implementar y promover la utilización de estas tecnologías para el uso eficiente del transporte y el fortalecimiento de las ciudades digitales, que permite ofrecer mejores servicios a los ciudadanos, mejorando la calidad de vida, e innovar en las soluciones para la gestión de la movilidad urbana.*
>
> ***Artículo 2. Finalidad***
> *Se establece como finalidad el aprovechar las herramientas tecnológicas de inteligencia artificial a través de las plataformas para optimizar el transporte sostenible, como parte de la movilidad urbana sostenible en las ciudades mejorando la calidad de vida de los ciudadanos, a través de ciudades modernas y seguras, con el fin de lograr un desarrollo sostenible.*
>
> ***Artículo 3. Términos y definiciones***
> *a) Plataformas tecnológicas: Sistema operativo que posee un software para ejecutar determinadas aplicaciones.*
> *b) Herramientas tecnológicas: Conjunto de programas informáticos que tiene por objetivo facilitar la realización de determinadas instrucciones en un dispositivo tecnológico, que ayudarán a obtener óptimos resultados ahorrando tiempo y recursos.*
> *c) Inteligencia artificial: Sistema basado en máquinas capaces de influir en el entorno produciendo un resultado (predicciones, recomendaciones o decisiones) para un conjunto determinado de objetivos. Utiliza datos e insumos basados en máquinas y/o humanos para (i) percibir entornos reales y/o virtuales; (ii) abstraer estas percepciones en modelos a través del análisis de manera automatizada (por ejemplo, con aprendizaje automático), o manualmente; y (iii) usar la inferencia del modelo para formular opciones para los resultados. Los sistemas de inteligencia artificial están diseñados para operar con diferentes niveles de autonomía.*
> *d) Ciudades digitales: Ciudades inteligentes: Una Smart city es una ciudad inteligente que integra las tecnologías digitales en sus redes, servicios e infraestructuras haciéndola así más eficiente y vivible en beneficio de sus habitantes y empresas.*
>
> ***Artículo 4. Ámbito de aplicación***
> *Se implementan y adecuan las herramientas tecnológicas de inteligencia artificial, en los tres niveles de gobierno: gobierno nacional, gobierno regional y gobierno local, para el fortalecimiento y uso eficiente del transporte, que está a cargo del Ministerio de Transportes y comunicaciones en coordinación con el Ministerio de vivienda, Construcción y Saneamiento, y la Secretaría del Gobierno Digital.*

[1] Sobre la base del Informe N° D001549-2023-PCM-OGAJ, Informe N° 657-2023-EF/50.04, Informe N°942-2023-VIVIENDA/OGAJ e Informe N° 2196-2023-MTC/08.

Artículo5, Disposiciones de la implementación de herramientas tecnológicas
El Ministerio de Transportes y Comunicaciones:

a) Implementa, administra y coordina la ubicación e instalación de las herramientas tecnológicas de inteligencia artificial para su correcto funcionamiento.
b) Regula la utilización de las herramientas tecnológicas de inteligencia artificial para contribuir con el orden la seguridad vial, la seguridad ciudadana, tiende las situaciones de emergencia y/o desastres.
c) Administra la información captada para prevenir la delincuencia, y en caso de requerirse la información captada por los equipos tecnológicos de inteligencia artificial, por la autoridad judicial, el Ministerio Público, la Policía Nacional del Perú, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, remite la información obtenida en el plazo de un (1) día bajo responsabilidad.
d) Suscribe convenios de colaboración que sean necesarios para la implementación de la presente ley.
e) Informa anualmente a la Comisión de Transportes y comunicaciones del Congreso de la República, los resultados obtenidos con la utilización de herramientas tecnológicas de inteligencia artificial.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Creación de ciudades modernas y seguras
El Ministerio de Transportes y Comunicaciones coordina con el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, el Ministerio de Economía y Finanzas, y la Secretaría de Gobierno digital, a fin de establecer política públicas que resulten necesarias para la implementación y ejecución de las herramientas tecnológicas de inteligencia artificial, a través de las plataformas para mejorar el sector tránsito en las ciudades, que permitirá también mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, creando ciudades modernas y seguras." (SIC).

Observaciones a la Autógrafa de Ley

2. Al respecto debemos señalar lo siguiente:

Sobre el artículo 1 de la Autógrafa de Ley

El **artículo 1** de la Autógrafa de Ley señala que su objeto está referido a *la implementación de herramientas tecnológicas de inteligencia artificial en el sector transporte, con la finalidad de implementar y promover la utilización de estas tecnologías para el uso eficiente del transporte y el fortalecimiento de las ciudades digitales, que permite ofrecer mejores servicios a los ciudadanos, mejorando la calidad de vida, e innovar en las soluciones para la gestión de la movilidad urbana*.

Sobre el particular, se advierte que en el citado artículo se ha recogido en parte la observación formulada por el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento - MVCS al artículo 1 del Proyecto de Ley N° 3361/2022-CR, a través del Informe Técnico Legal N° 052-2022-VIVIENDA/VMVU-DGPRVU-DUDU-Lpg-Vmz de la Dirección de Urbanismo y Desarrollo Urbano de la DGPRVU y el Informe N° 026-2023-VIVIENDA/OGAJ elaborado por esta OGAJ, en los que se señala que lo que permitirá el fortalecimiento de las ciudades digitales no solo es la utilización de herramientas tecnológica, sino la innovación en general para gestionar correctamente la movilidad urbana en lo que ahora se conoce como ciudades digitales, conforme el numeral 66 de la Nueva Agenda Urbana:

> *"66. Nos comprometemos a adoptar un enfoque de ciudades inteligentes en el que se aprovechen las oportunidades de la digitalización, las energías y las tecnologías no contaminantes, así como las tecnologías de transporte innovadoras, de manera que los habitantes dispongan de opciones para tomar decisiones más inocuas para el medio ambiente e impulsar el crecimiento económico sostenible y que las ciudades puedan mejorar su prestación de servicios."*

No obstante, el artículo 1 de la Autógrafa de Ley señala expresamente al sector transporte, sin considerar que la innovación para la gestión de la movilidad urbana incluye además del transporte, a las tecnologías aplicadas a los medios de transporte.

En ese sentido, en dicho artículo se estaría proponiendo que cualquier solución innovadora es para la gestión del transporte y no para la movilidad urbana como se había planteado originalmente en la observación formulada por el MVCS; razón por la cual, si la intención del legislador es circunscribirse al transporte, correspondería eliminar lo referido a la "movilidad urbana" en el título de la Autógrafa de Ley y en su articulado.

Asimismo, respecto a este artículo debemos señalar que se debe considerar el término "ciudades inteligentes y sostenibles", en reemplazo de "ciudades modernas y seguras" dado que el término propuesto reconoce la importancia del uso de las TIC como motores de la competitividad económica, sostenibilidad ambiental y habitabilidad general.

Sobre el artículo 3 de la Autógrafa de Ley

Respecto a este artículo debemos señalar que se debe considerar el término "ciudades inteligentes y sostenibles", en reemplazo de "ciudades digitales", dado que, como se ha indicado, el término propuesto reconoce la importancia del uso de las TIC como motores de la competitividad económica, sostenibilidad ambiental y habitabilidad general.

Asimismo, la definición de "inteligencia artificial" no guarda relación con la definición señalada en el artículo 3 de la Ley N° 31814, Ley que promueve el uso de la inteligencia artificial en favor del desarrollo económico y social del país.

Sobre el artículo 4 de la Autógrafa de Ley

El artículo 4 de la Autógrafa de Ley referido al ámbito de aplicación señala que se implementan y adecúan las herramientas tecnológicas de inteligencia artificial, en los tres niveles de gobierno: gobierno nacional, gobierno regional y gobierno local, para el fortalecimiento y uso eficiente del trasporte, que está a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC en coordinación con el MVCS y la Secretaría del Gobierno Digital.

Conforme a lo expuesto en el artículo 1, se observa el artículo 4 al haberse propuesto que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones realice coordinaciones con el MVCS y la Secretaría de Gobierno Digital respecto a la implementación y adecuación de las herramientas tecnológicas de inteligencia artificial, para el fortalecimiento y uso eficiente del trasporte, propuesta que corresponde evaluar al MTC en el marco de sus competencias.

Cabe precisar que el numeral 5 de la Ley N° 30156, Ley de Organización y Funciones del MVCS, el citado Ministerio tiene como función general, promover, desarrollar contribuir y normar la infraestructura de movilidad en el ámbito urbano y rural de manera coordinada, articulada y cooperante con los gobiernos regionales y locales.

Asimismo, la Ley N° 31313, Ley de Desarrollo Urbano Sostenible define a la "Movilidad sostenible" como la garantía de acceso a las oportunidades que ofrece la ciudad, a

través de sistemas de transporte público, intermodal, accesible y asequible, con estrategias y medidas planificadas, infraestructura adecuada, que genere menores costos ambientales y que atienda las necesidades de edad, género y condición física de la ciudadanía.

En esa misma línea, el artículo 23 la citada Ley N° 31313 establece que en la elaboración de los Planes de Desarrollo Urbano pueden comprenderse al Sistema de Movilidad Urbana, toda vez que se busca mejorar el desplazamiento de personas y mercancías en las ciudades y centros poblados, así como recuperar la calidad del espacio público, minimizando los costos ambientales y/o favoreciendo los modelos de transporte que consuman menos recursos naturales y/o reduciendo los tiempos de desplazamiento y/o integrando los diferentes modos de transporte. Sus principales componentes son: Infraestructura de movilidad, modos de desplazamiento, gestión de la movilidad y servicios de transporte público.

Sobre el artículo 5 de la Autógrafa de Ley

Lo establecido en los literales b) y c) del artículo 5 y la disposición complementaria final de la Autógrafa deben enmarcarse en las competencias de MTC, para lo cual se debe considerar los alcances del Manual de Sistemas Inteligentes de Transporte para la Infraestructura Vial, aprobado por Resolución Directoral N° 017-2020-MTC/18, mediante el cual se proporcionan los lineamientos generales a las autoridades de los tres niveles de gobierno responsables de la gestión y mantenimiento de la infraestructura vial, a efectos de promover la implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte en el marco de sus competencias, con el propósito de aplicar las tecnologías de información y comunicaciones para lograr un transporte eficiente, sostenible, seguro e inclusivo.

Respecto de los literales c), d) y e) del artículo 5 de la Autógrafa, se advierte que el MTC no tiene competencia para administrar registros de seguridad ciudadana, suscribir acuerdos o informar respecto al uso de herramientas tecnológicas en el marco de la seguridad ciudadana y prevención de delincuencia, por lo cual la transgrede las funciones rectoras y especificas señaladas en la Ley Nº 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones;

Consideran que la Autógrafa de Ley debe girar en torno al problema público identificado en la Política de Transporte Urbano, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2019-MTC.

Conformo a lo expuesto, se advierte que "Movilidad Urbana" es un concepto más amplio que no puede circunscribirse únicamente al transporte.

3. Por otro lado, desde el punto de vista presupuestario debemos señalar que el artículo 5 de la Autógrafa de Ley establece nuevas acciones para el MTC, tales como: a) Implementa, administra y coordina la ubicación e instalación de las herramientas tecnológicas de inteligencia artificial para su correcto funcionamiento; b) Regula la utilización de las herramientas tecnológicas de inteligencia artificial para contribuir con el orden la seguridad vial, la seguridad ciudadana, tiende las situaciones de emergencia y/o desastres; c) Administra la información captada para prevenir la delincuencia, y en caso de requerirse la información captada por los equipos tecnológicos de inteligencia artificial, por la autoridad judicial, Ministerio Público, Policía Nacional del Perú, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, remite la información obtenida en el plazo de un día (01) bajo responsabilidad. (...); **lo que**

vulnera la facultad del Titular del MTC de conducir el proceso presupuestario institucional, así como de priorizar el gasto en función al cumplimiento de los objetivos y metas institucionales establecidos en el Plan Estratégico Institucional, las Leyes Anuales de Presupuesto y la normatividad vigente, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del Decreto Legislativo N° 1440.

De otro lado, en la sección de Análisis Costo-Beneficio de la Exposición de Motivos del PL 3361/2022-CR que da origen a la Autógrafa, señala como costos para el Estado: "(...) Implementación de herramientas tecnológicas de inteligencia artificial en el sector transporte (...) Uso eficiente del transporte y fortalecimiento de las ciudades digitales. (...) Mejora en los servicios y gestiones que se ofrecen al ciudadano en lo que se refiere a movilidad urbana. (...)"); asimismo, en la sección IX VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y LAS POLÍTICAS DEL ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL se señala: "(...) Con este objetivo el Estado: A) Asignará mayores recursos, aplicará normas tributarias y fomentará otras modalidades de financiamiento destinado a la formación de capacidades humanas, y la mejora de la infraestructura de investigación tecnológica. (...)", **en ese sentido, la mención de mayor asignación de recursos no prevista en el Presupuesto para el Sector Público para el Año 2023 o en el Proyecto de Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año 2024, generaría demandas adicionales de las entidades involucradas**.

Además, se debe precisar que en la sección de Análisis de Costo Beneficio del Dictamen recaído en el Proyecto de Ley N° 3361/2022-CR, que dio origen a la emisión de la referida Autógrafa de Ley, **tampoco se presenta un análisis de los costos y beneficios en términos cuantitativos, derivado de las acciones necesarias para la implementación de herramientas tecnológicas de Inteligencia Artificial en el sector transporte, con la finalidad de implementar y promover la utilización de estas tecnologías para el uso eficiente del transporte y el fortalecimiento de las ciudades digitales; ni la evaluación que demuestre la disponibilidad de créditos presupuestarios para la realización de las acciones antes citadas dentro del Presupuesto Institucional aprobado para el Año Fiscal 2023** (lo que incluye elaboración de estudios, ejecución de obra, contratación de personal, de servicios, adquisición de equipos, entre otros para su operación, mantenimiento, etc), de manera que se demuestre la posibilidad de su implementación, financiamiento y sostenibilidad, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

4. Adicionalmente, se debe señalar que si bien el 4 (ámbito de aplicación) establece que la implementación y adecuación de las herramientas tecnológicas de inteligencia artificial en los gobiernos regionales y gobiernos locales, entre otros, está a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en coordinación con el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento; y la Secretaría de Gobierno Digital, **no queda claro quien asumiría los costos de los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales.**

Asimismo, es importante señalar que el Análisis Costo – Beneficio contenido en el dictamen emitido por la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República recaído en el Proyecto de Ley N° 3361/2021-CR, se ha limitado a presentar los beneficios, sin embargo, no se detalla los costos de las medidas propuestas (página 12).

Por último, en el apartado - IX VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y LAS POLÍTICAS DEL ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL (página 13) se indica:

"(...) De igual manera, nos comprometemos a incrementar las actividades de investigación y el control de los resultados obtenidos, evaluándolos debida y puntualmente. Nos comprometemos también a asignar mayores recursos financieros mediante concursos públicos de méritos que conduzcan a la selección de los mejores investigadores y proyectos, así como a proteger la propiedad intelectual. Con este objetivo el Estado:

A) Asignará mayores recursos, aplicará normas tributarias y fomentará otras modalidades de financiamiento destinado a la formación de capacidades humanas, y la mejora de la infraestructura de investigación tecnológica." (Subrayado es agregado).

Teniendo en cuenta lo antes señaladas, la Autógrafa de Ley vulneraría las reglas para la estabilidad presupuestaria reguladas en los incisos 3 y 4 del numeral 2.2 del artículo 2 de la Ley N° 31639, Ley de Equilibrio Financiero del Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 20232, que establece que todo proyecto normativo debe contar con una evaluación presupuestal que demuestre la disponibilidad de los créditos presupuestarios que puedan ser destinados a su aplicación, así como el impacto de dicha aplicación en el Presupuesto del Sector Público y un análisis de costo beneficio en términos cuantitativos y cualitativos.

Asimismo, de implementarse la propuesta normativa, se advierte que se contravendría el Principio de Equilibrio Presupuestario contemplado en el artículo 78[3] de la Constitución Política del Perú y en el inciso 1 del numeral 2.1 del artículo 2[4] del Decreto Legislativo N° 1440, puesto que la misma podría implicar demandas adicionales que no han sido previstas en la Ley de Presupuesto del presente Año Fiscal.

Finalmente, es pertinente mencionar que el artículo 79 de la Constitución Política del Perú establece que: *"Los representantes ante el Congreso no tienen iniciativa para crear ni aumentar gastos públicos (...)".*

---

2 "***Artículo 2.- Estabilidad presupuestaria***
(...)
2.2 Durante el año fiscal 2023, las entidades señaladas en el artículo 3 del Decreto Legislativo 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público, deben cumplir con las siguientes reglas:
(...)
3. En todo dispositivo legal que autorice gastos no previstos en la Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2023, se debe especificar el financiamiento, bajo sanción de ineficacia de los actos que se deriven de la aplicación de los dispositivos legales.
4. Los proyectos de normas legales que generen gasto público deben contar, como requisito para el inicio de su trámite, con una evaluación presupuestal que demuestre la disponibilidad de los créditos presupuestarios que pueden ser destinados a su aplicación, así como el impacto de dicha aplicación en el Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2023, y un análisis de costo-beneficio en términos cuantitativos y cualitativos. La evaluación presupuestaria y el análisis costo-beneficio del proyecto de norma deben ser elaborados por el pliego presupuestario respectivo."

3 "***Artículo 78.-***
(...)
El proyecto presupuestal debe estar efectivamente equilibrado.
(...)".

4 "***Artículo 2. Principios***
2.1 Adicionalmente a los principios de la Administración Financiera del Sector Público y los del Derecho Público en lo que resulte aplicable, el Sistema Nacional de Presupuesto Público se rige por los siguientes principios:
1. Equilibrio presupuestario: *Consiste en que el Presupuesto del Sector Público está constituido por los créditos presupuestarios que representan el equilibrio entre la previsible evolución de los ingresos y los recursos a asignar de conformidad con las políticas públicas de gasto, estando prohibido incluir autorizaciones de gasto sin el financiamiento correspondiente.*
(...)".

Por las razones expuestas, se observa la Autógrafa de Ley, en aplicación del artículo 108 de la Constitución Política del Perú.

Atentamente,

DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA
Presidenta de la República

LUIS ALBERTO OTÁROLA PEÑARANDA
Presidente del Consejo de Ministros

Proyectos de Ley: 3361/2022-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **13** de **noviembre** del **2023**

Habiendo sido observada la autógrafa de ley, pase a la comisión de:
-Transportes y Comunicaciones.

GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la Ley siguiente:

LEY DE INNOVACIÓN EN LAS SOLUCIONES PARA LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto la implementación de herramientas tecnológicas de inteligencia artificial en el sector transporte, con la finalidad de implementar y promover la utilización de estas tecnologías para el uso eficiente del transporte y el fortalecimiento de las ciudades digitales, que permite ofrecer mejores servicios a los ciudadanos, mejorando la calidad de vida, e innovar en las soluciones para la gestión de la movilidad urbana.

Artículo 2. Finalidad

Se establece como finalidad el aprovechar las herramientas tecnológicas de inteligencia artificial a través de las plataformas para optimizar el transporte sostenible, como parte de la movilidad urbana sostenible en las ciudades mejorando la calidad de vida de los ciudadanos, a través de ciudades modernas y seguras, con el fin de lograr un desarrollo sostenible.

Artículo 3. Términos y definiciones

a) Plataformas tecnológicas: Sistema operativo que posee un software para ejecutar determinadas aplicaciones.

b) Herramientas tecnológicas: Conjunto de programas informáticos que tiene por objetivo facilitar la realización de determinadas instrucciones en un dispositivo tecnológico, que ayudarán a obtener óptimos resultados ahorrando tiempo y recursos.

c) Inteligencia artificial: Sistema basado en máquinas capaces de influir en el entorno produciendo un resultado (predicciones, recomendaciones o decisiones) para un conjunto determinado de objetivos. Utiliza datos e insumos basados en máquinas y/o humanos para (i) percibir entornos reales y/o virtuales; (ii) abstraer estas percepciones en modelos a través del análisis de manera automatizada (por ejemplo, con aprendizaje automático), o manualmente; y (iii) usar la inferencia del modelo para

formular opciones para los resultados. Los sistemas de inteligencia artificial están diseñados para operar con diferentes niveles de autonomía.

d) Ciudades digitales: Ciudades inteligentes: Una smart city es una ciudad inteligente que integra las tecnologías digitales en sus redes, servicios e infraestructuras haciéndola así más eficiente y vivible en beneficio de sus habitantes y empresas.

Artículo 4. Ámbito de aplicación

Se implementan y adecúan las herramientas tecnológicas de inteligencia artificial, en los tres niveles de gobierno: gobierno nacional, gobierno regional y gobierno local, para el fortalecimiento y uso eficiente del transporte, que está a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en coordinación con el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, y la Secretaría del Gobierno Digital.

Artículo 5. Disposiciones de la implementación de herramientas tecnológicas

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones:

a) Implementa, administra y coordina la ubicación e instalación de las herramientas tecnológicas de inteligencia artificial para su correcto funcionamiento.

b) Regula la utilización de las herramientas tecnológicas de inteligencia artificial para contribuir con el orden la seguridad vial, la seguridad ciudadana, tiende las situaciones de emergencia y/o desastres.

c) Administra la información captada para prevenir la delincuencia, y en caso de requerirse la información captada por los equipos tecnológicos de inteligencia artificial, por la autoridad judicial, el Ministerio Público, la Policía Nacional del Perú, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, remite la información obtenida en el plazo de un (1) día bajo responsabilidad.

d) Suscribe convenios de colaboración que sean necesarios para la implementación de la presente ley.

e) Informa anualmente a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, los resultados obtenidos con la utilización de herramientas tecnológicas de inteligencia artificial.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Creación de ciudades modernas y seguras

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones coordina con el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, el Ministerio de Economía y Finanzas, y la Secretaría de Gobierno Digital, a fin de establecer políticas públicas que resulten necesarias para la implementación y ejecución de las herramientas tecnológicas de inteligencia artificial, a través de las plataformas para mejorar el sector tránsito en las ciudades, que permitirá también mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, creando ciudades modernas y seguras.

Comuníquese a la señora Presidenta de la República para su promulgación.

En Lima, a los veinticinco días del mes de octubre de dos mil veintitrés.

ALEJANDRO SOTO REYES
Presidente del Congreso de la República

ARTURO ALEGRÍA GARCÍA
Primer Vicepresidente del Congreso de la República

A LA SEÑORA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA