



GUSTAVO CORDERO JON TAY
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"



**PROYECTO DE LEY QUE DEROGA LA LEY
N° 30900, LEY QUE CREA LA AUTORIDAD
DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y
CALLAO (ATU)**

El Grupo Parlamentario **SOMOS PERÚ**, a iniciativa del congresista **LUIS GUSTAVO CORDERO JON TAY**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, y conforme a lo establecido en los artículos 22°, literal c), 67°, 74°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, propone el siguiente proyecto de Ley:

FÓRMULA LEGAL

El Congreso de la República

Ha dado la Ley siguiente:

**LEY QUE DEROGA LA LEY N° 30900, LEY QUE CREA LA AUTORIDAD DE
TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO (ATU)**

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto derogar la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), y restituir las funciones y competencias de regulación, fiscalización, supervisión y prestación del servicio de transporte urbano a la Municipalidad Metropolitana de Lima y a la Municipalidad Provincial del Callao.

Artículo 2. Derogación

Se deroga la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).

Artículo 3. Creación de la Comisión de transferencia

Se crea una Comisión de transferencia encargada de coordinar y ejecutar el proceso de disolución y liquidación de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), y de restituir las funciones, competencias, bienes, acervo documentario, sistemas informáticos, personal, recursos económicos y presupuestales a la Municipalidad Metropolitana de Lima y a la Municipalidad Provincial del Callao.

Artículo 4. Plazo de instalación de la Comisión de transferencia

La Comisión de transferencia a que hace referencia el artículo 3 de la presente ley, se instala en un plazo de 15 días calendario, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 5. Integrantes de la Comisión de transferencia

La Comisión de transferencia a que hace referencia el artículo 3 de la presente ley, está integrada por:

- Un (01) representante del Ministerio de Transportes y Comunicaciones;
- Un (01) representante de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao;
- Un (01) representante de la Municipalidad Metropolitana de Lima; y,
- Un (01) representante de la Municipalidad Provincial del Callao.

Artículo 6. Plazo de duración del proceso de transferencia

El plazo de duración del proceso de transferencia, a que hace referencia la presente ley tendrá una duración de 180 días hábiles. Durante este periodo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones brindará soporte técnico y normativo requerido para una transferencia de funciones y competencias ordenada.

Artículo 7. Vigencia

La presente ley entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el diario oficial "El Peruano".

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Implementación

Se faculta al Ministerio de Economía y Finanzas a realizar las modificaciones presupuestarias que sean necesarias para el adecuado cumplimiento e implementación de la presente ley.

SEGUNDA. Reglamento

El Poder Ejecutivo formula y aprueba el reglamento de la presente ley en un plazo no mayor de 60 días, contados a partir de su entrada en vigencia.

Lima, junio de 2025



Firmado digitalmente por:
CORDERO JON TAY Luis
Gustavo FAU 20161749126 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/06/2025 15:31:14-0500



Firmado digitalmente por:
AZURIN LOAYZA Alfredo FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04/06/2025 11:41:24-0500



Firmado digitalmente por:
VALER PINTO Hector FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/06/2025 15:55:16-0500



Firmado digitalmente por:
VALER PINTO Hector FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/06/2025 15:55:31-0500



Firmado digitalmente por:
MORANTE FIGARI Jorge
Alberto FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/06/2025 18:08:06-0500



Firmado digitalmente por:
ZEGARRA SABOYA Ana Zadih
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04/06/2025 11:53:36-0500



Firmado digitalmente por:
JERI ORE Jose Enrique FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04/06/2025 15:10:36-0500



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **05** de **junio** de **2025**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° **11461/2024-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **DESCENTRALIZACIÓN, REGIONALIZACIÓN, GOBIERNOS LOCALES Y MODERNIZACIÓN DE LA GESTIÓN DEL ESTADO;**
2. **PRESUPUESTO Y CUENTA GENERAL DE LA REPÚBLICA.**


.....
GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente iniciativa legislativa propone la derogación de la Ley N° 30900, que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), en atención a los resultados críticos observados tras más de seis años de su implementación. Si bien el propósito inicial de la ATU fue integrar y modernizar el sistema de transporte urbano en las dos principales ciudades del país, la evidencia institucional y técnica acumulada revela un incumplimiento sistemático de dicho mandato.

Los principales diagnósticos institucionales del periodo 2022–2024, advierten un desempeño deficiente en aspectos clave de gestión, tales como la implementación del sistema de recaudo único, la habilitación y fiscalización de servicios de transporte regular y especial, y la articulación normativa con los gobiernos locales.

El Informe de Evaluación Institucional 2024 elaborado por la ATU concluye que cinco de las diez acciones estratégicas del principal objetivo institucional (OEI.01: "Mejorar los servicios del Sistema Integrado de Transporte Urbano") se encuentran en estado crítico, mientras las otras cinco solo presentan un nivel adecuado de cumplimiento. Esta situación contrasta gravemente con los objetivos del Plan Estratégico Institucional 2024–2030, y pone en evidencia una profunda disociación entre la planificación estratégica y la ejecución efectiva.

En términos de percepción social y política, la ciudadanía, los gremios de transportistas y los propios gobiernos subnacionales expresan crecientes niveles de disconformidad respecto al desempeño de la ATU. Esta situación ha sido agravada por las políticas de fiscalización masiva, la saturación de depósitos vehiculares, la limitada capacidad de resolución administrativa y la ausencia de mecanismos efectivos de diálogo territorial.

Contexto normativo

La Ley N° 30900, fue promulgada en diciembre de 2018, como una respuesta del Poder Ejecutivo a la complejidad de la gobernanza del transporte urbano en Lima Metropolitana y el Callao, buscando concentrar en una sola entidad las funciones de planificación, regulación, operación y fiscalización. Dicha ley modificó la Ley Orgánica de Municipalidades (Ley N° 27972), transfiriendo competencias sustantivas de los gobiernos locales hacia una entidad desconcentrada del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Sin embargo, esta reforma legal ha sido cuestionada por vulnerar principios constitucionales de autonomía municipal y por establecer una excepción centralista contraria al modelo de descentralización funcional vigente. El artículo 194 de la Constitución Política del Perú reconoce a los gobiernos locales como órganos con autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia, mientras que el artículo 195, numeral 8 señala que son competentes para regular y desarrollar el transporte-colectivo urbano en su jurisdicción.

En este contexto, su derogación no solo es jurídicamente viable, sino necesaria desde una perspectiva institucional, funcional y política. La iniciativa legislativa se orienta, por tanto, a restablecer el principio de subsidiariedad, devolviendo la capacidad reguladora,

fiscalizadora y operativa del transporte urbano a los gobiernos locales, garantizando la continuidad del servicio público en beneficio de los ciudadanos de Lima y Callao.

FUNDAMENTO TÉCNICO E INSTITUCIONAL

Fragmentación de la gobernanza y fracaso del modelo de integración

Uno de los objetivos esenciales de la creación de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), según lo establecido en la Ley N° 30900, fue consolidar una gestión unificada, moderna y eficiente del transporte urbano mediante un modelo de integración institucional, operativa, tecnológica y tarifaria. No obstante, tras más de seis años de funcionamiento, los resultados demuestran que dicho modelo no ha alcanzado los fines propuestos ni ha resuelto los problemas estructurales que aquejan al sistema de transporte metropolitano.

Según el Informe de Evaluación de Resultados PEI-POI 2022, elaborado por la misma entidad, la ATU no ha logrado implementar un sistema único de recaudo que articule los diferentes modos y operadores de transporte urbano, manteniéndose una estructura fragmentada en la operación de rutas, con serios niveles de superposición, ausencia de interoperabilidad tecnológica y persistencia de rutas informales que operan al margen del control institucional. La falta de una autoridad efectiva sobre el sistema de recaudo ha impedido avanzar hacia una política de integración tarifaria y operativa, limitando seriamente el alcance del denominado Sistema Integrado de Transporte (SIT).

Resultados críticos de gestión institucional

El deterioro de los indicadores institucionales de la ATU es verificable. En el propio Informe de Evaluación Institucional 2024, donde se señala que el 50% de las Acciones Estratégicas Institucionales (AEI) priorizadas se encuentran en situación crítica, siendo especialmente preocupante el estado de aquellas vinculadas a los servicios habilitados, la implementación del sistema de recaudo único, la supervisión del transporte informal y la emisión de normativa sectorial. Entre los objetivos comprometidos que presentan bajo nivel de cumplimiento, destacan los relacionados con el OEI.01: "Mejorar los servicios del Sistema Integrado de Transporte urbano en Lima y Callao".

Inconsistencias entre planificación y ejecución presupuestal

Pese a reportar una ejecución presupuestal cercana al 99.5% de su presupuesto institucional modificado (PIM) para el ejercicio fiscal 2022, la ATU no ha logrado traducir dicho uso de recursos en resultados tangibles ni en mejoras perceptibles para los usuarios del sistema de transporte urbano. Tal como se señala el Informe de Evaluación de Resultados PEI-POI 2022, existe una marcada disociación entre la planificación estratégica y los logros obtenidos, lo que revela debilidades sustantivas en la programación operativa, en la gestión por resultados y en el seguimiento de metas institucionales.

Esta contradicción entre alta ejecución financiera y baja eficacia técnica genera una alerta de gobernanza pública, en tanto se comprometen recursos significativos del Estado sin generar valor público sostenido. La ausencia de indicadores verificables de mejora del servicio, el incremento de quejas ciudadanas y la nula progresión en metas de integración modal sustentan la necesidad de rediseñar estructuralmente el modelo de gestión del transporte urbano en Lima y Callao.

En consecuencia, la evaluación técnica e institucional de la ATU, evidencia un agotamiento del modelo administrativo impuesto por la Ley N° 30900, cuya permanencia compromete no solo la eficiencia del gasto público, sino también el derecho de millones de ciudadanos a un transporte digno, seguro, accesible y funcional.

Por ello, la derogación de dicha ley y el retorno de competencias a los gobiernos locales, bajo un marco de articulación con el MTC, se presenta como una decisión responsable, técnicamente sustentada y necesaria para restablecer un sistema de transporte urbano eficiente y gobernado con cercanía territorial.

FUNDAMENTO ECONÓMICO Y FINANCIERO

Sostenibilidad presupuestal cuestionada

La Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) fue concebida como un organismo técnico especializado con autonomía funcional, administrativa, económica y financiera, configurándose como un pliego presupuestal independiente adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). No obstante, desde su creación, la ATU ha carecido de mecanismos efectivos de fiscalización, planificación y gestión del gasto público, lo que ha generado una estructura presupuestal centralista y desarticulada del entorno municipal.

En este sentido, el sistema de gestión presupuestaria implementado no se alinea con los principios de racionalidad, eficiencia, subsidiariedad ni control democrático del gasto público.

Por ello, la derogación de la Ley N° 30900, debe entenderse también como una **corrección de política económica**, orientada a reducir costos estructurales innecesarios, eliminar duplicidades presupuestales, restituir el control democrático del gasto público y permitir una reorientación hacia esquemas más eficaces y articulados desde el nivel local.

FUNDAMENTO SOCIAL Y TERRITORIAL

Descontento ciudadano y sectorial

Desde la entrada en funciones de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), se ha evidenciado una creciente brecha entre las acciones institucionales de fiscalización y las condiciones reales de operación en el sector transporte. La aplicación rígida de medidas coactivas, como el internamiento vehicular masivo, la imposición de sanciones desproporcionadas y la ejecución forzada de deudas administrativas, ha generado una profunda reacción adversa en diversos sectores del transporte urbano, en particular entre los pequeños y medianos operadores que conforman el núcleo tradicional del servicio en Lima y Callao.

Estas políticas han desembocado en tres consecuencias sociales inmediatas: el abandono sistemático de vehículos por parte de conductores sin capacidad de pago, el colapso operativo y físico de los depósitos vehiculares concesionados por la propia ATU, y el resurgimiento descontrolado de servicios informales como única vía de subsistencia para miles de transportistas excluidos del régimen formal.

Lejos de promover la formalización, estas medidas han incrementado el nivel de conflictividad sectorial, deteriorando la confianza en la autoridad reguladora y amplificando la percepción de arbitrariedad y hostilidad institucional. La ausencia de una estrategia diferenciada para el tratamiento de operadores históricos, así como la falta de medidas de inclusión social o reordenamiento progresivo, ha generado un escenario social de confrontación estructural, afectando la sostenibilidad política y operativa del sistema.

Impacto negativo en la formalización del transporte

A este contexto se suma el efecto estructuralmente excluyente del *Plan Regulador de Rutas para Lima y Callao*, aprobado por la ATU como principal instrumento técnico para el reordenamiento del sistema. Si bien, dicho plan buscó reorganizar la red de rutas bajo criterios de eficiencia operativa y cobertura, su diseño centralista, sin consulta efectiva a los operadores, ni mecanismos transparentes de transición, ha sido severamente cuestionado por gremios de transportistas y expertos en políticas públicas.

Tal como se señala en los anexos del *Plan Regulador de Rutas* (Resolución N° 055-2025-ATU/PE), el plan introduce nuevas rutas y criterios de operación sin haber resuelto problemas estructurales como la superposición de recorridos, la ausencia de adecuación tecnológica de la flota, ni la estandarización de servicios en función de la demanda real de los territorios.

Esta falta de articulación entre planificación técnica y realidad operativa ha profundizado la segmentación del sistema y ha excluido a cientos de empresas y asociaciones de transportistas que no pueden cumplir con los nuevos requisitos por limitaciones económicas, logísticas o legales.

La escasa participación de los gobiernos locales en la elaboración y validación del plan, así como la nula incorporación de enfoques de equidad territorial, ha generado un desequilibrio geográfico en la cobertura del servicio, privilegiando ejes viales principales y postergando zonas periféricas densamente pobladas, donde hoy el transporte informal ha recuperado protagonismo.

Este enfoque tecnocrático, sin sensibilidad social ni gradualidad de implementación, ha desincentivado la formalización y ha deslegitimado la función de la ATU, como autoridad articuladora del sistema de transporte urbano.

En consecuencia, los impactos sociales y territoriales generados por la actuación de la ATU no solo han deteriorado el vínculo entre la ciudadanía y el Estado, sino que han debilitado las bases sobre las que debería construirse una reforma moderna, inclusiva y eficiente del transporte urbano. Por estas consideraciones somos de la opinión que la derogación de la Ley N° 30900, permitirá reconstruir este proceso desde una lógica de gobernanza territorial, recuperación de confianza ciudadana y respeto a la realidad operativa del transporte público urbano en Lima y Callao.

CONSIDERACIONES DE GOBERNABILIDAD Y MODERNIZACIÓN

Deficiencia en mecanismos de articulación intergubernamental

Uno de los componentes esenciales de cualquier política pública de alto impacto territorial, como la gestión del transporte urbano, es la existencia de mecanismos institucionalizados de articulación intergubernamental y multisectorial. En el caso de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), este principio ha sido sistemáticamente debilitado por un modelo vertical y centralista, carente de espacios efectivos de concertación con los gobiernos locales y los actores operativos del sistema.

Según el *Plan Estratégico Institucional 2024–2030 de la ATU*, el diseño organizacional y funcional de la entidad ha privilegiado una lógica de intervención desde el nivel central, en la que las municipalidades provinciales de Lima y Callao, titulares constitucionales de competencias en transporte urbano (artículo 195.8 de la Constitución y artículo 73 de la Ley Orgánica de Municipalidades), son considerados actores subordinados en lugar de socios institucionales en la planificación, regulación y fiscalización del sistema.

Esta ausencia de gobernanza multinivel ha debilitado gravemente la implementación de políticas integradas y ha obstaculizado la construcción de una visión compartida del transporte metropolitano. Las decisiones estratégicas sobre rutas, habilitaciones, fiscalización y subsidios se han adoptado sin procesos participativos reales ni mecanismos formales de consulta o validación municipal. Asimismo, no se ha promovido una estructura de gobernanza con enfoque territorial ni criterios de corresponsabilidad fiscal entre los distintos niveles de gobierno.

Del mismo modo, la relación de la ATU con los operadores del transporte ha sido predominantemente sancionadora y normativa, sin estrategias de inclusión progresiva ni modelos de cogestión que permitan transitar hacia un sistema formal y sostenible con el concurso activo de los actores del transporte. Esta deficiencia en el enfoque de gobernabilidad ha contribuido a la fragmentación del sistema, al descontento social y a la pérdida de legitimidad institucional.

Incongruencia con el enfoque de modernización del Estado

La experiencia de gestión de la ATU también refleja una profunda inconsistencia con los principios y lineamientos de la modernización del Estado peruano. Según la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública al 2030, aprobada mediante Decreto Supremo N° 103-2022-PCM, las entidades públicas deben orientarse hacia un enfoque centrado en el ciudadano, con base en sistemas articulados, abiertos, descentralizados, eficientes y con capacidad adaptativa.

En contraposición, los sistemas internos de la ATU, tanto de planeamiento estratégico como de gestión por procesos y fiscalización, mantienen una lógica operativa cerrada y rígida, lo que impide una gestión orientada a resultados con impacto tangible en la calidad del servicio. Como se advierte en el *Plan Estratégico Institucional 2024–2030 de la ATU*, la entidad carece de mecanismos ágiles para la evaluación de desempeño institucional con participación ciudadana y no ha desarrollado procesos de mejora continua basados en evidencia ni en innovación pública.

De igual modo, tal como señala la literatura especializada en gestión pública por resultados, una política eficaz requiere de lineamientos institucionales consistentes, incentivos organizacionales adecuados, sistemas de información interoperables y una gestión del conocimiento que permita retroalimentar decisiones de política pública. Al respecto, ninguna de estas condiciones ha sido implementada de forma plena en la ATU, cuya estructura organizacional responde más a un modelo de administración sectorial tradicional que a una autoridad metropolitana moderna, transparente e interconectada.

Esta incongruencia entre el discurso modernizador y la práctica centralista refuerza la necesidad de rediseñar el modelo de gestión del transporte urbano para Lima y Callao, asegurando una transición institucional basada en los principios de descentralización, eficiencia territorial, cogestión pública y control ciudadano.

En síntesis, la ATU, representa una expresión técnica fallida del proceso de modernización del Estado. Su falta de articulación intergubernamental, su modelo vertical y su desconexión con los principios de gestión pública moderna configuran un escenario incompatible con las demandas actuales de gobernabilidad democrática y eficacia institucional. En consecuencia, la derogación de la Ley N° 30900, y la restitución de competencias a los gobiernos locales significan una oportunidad para relanzar una política de transporte urbano con base en una gobernanza más descentralizada, participativa y alineada con los estándares contemporáneos de calidad del servicio público.

ARGUMENTOS COMPARADOS E INTERNACIONALES EN MATERIA DE TRANSPORTE URBANO

La revisión de experiencias internacionales y regionales en materia de transporte urbano permite establecer referencias comparadas que fortalecen la justificación técnica, institucional y política del presente proyecto de ley. A continuación, se exponen cuatro ejes que recogen lecciones relevantes para evaluar críticamente el modelo implementado por la Ley N° 30900, y, al mismo tiempo, sustentar su derogación desde una perspectiva de estándares internacionales y mejores prácticas en gobernanza urbana.

1. Benchmarking negativo de Lima frente a otras ciudades

Según un análisis técnico contenido en el estudio elaborado por la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC), titulado "**Movilidad urbana en Lima y Callao. Caso de estudio: La Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU**", desarrollado por Carlos Romero Seminario como tesis de maestría, *Romero_PL*, Lima y Callao fueron comparadas con ciudades con sistemas de movilidad urbana consolidados como Londres, Madrid, Barcelona, Milán y Santiago de Chile. Dicho estudio, incluido en el documento técnico *Romero_PL*, resalta que en todos los casos analizados, las entidades rectoras del transporte operan bajo esquemas de colaboración intergubernamental, y no mediante modelos centralizados que sustituyen a los gobiernos locales.

Transport for London (TfL) y el Consorcio Regional de Transportes de Madrid son organismos que consolidan el sistema de transporte mediante esquemas de participación técnica y política de los municipios, respetando sus atribuciones constitucionales y articulando capacidades locales. En contraste, el diseño institucional de la ATU, según el estudio desarrollado por la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC) en el

documento *Romero_PL*, ha sido calificado como débil en gobernanza, escaso en articulación local y falta de legitimidad territorial, lo que compromete su eficacia operativa y sostenibilidad normativa.

2. Casos exitosos de transporte sostenible en América Latina

El informe *Transporte Urbano Sostenible en América Latina*, elaborado por la GIZ en 2020, evidencia que al menos 55 ciudades de la región han implementado sistemas BRT (Bus Rapid Transit) con resultados positivos en términos de cobertura, inclusión y sostenibilidad ambiental. Destacan particularmente los casos de Bogotá (TransMilenio) y Curitiba (RIT), considerados paradigmáticos por haberse desarrollado sin la creación de una "superentidad" que desplazara a las autoridades locales, sino a través de alianzas estratégicas y marcos regulatorios eficientes.

Según el estudio desarrollado por la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas "Movilidad urbana en Lima y Callao", *Romero_PL*, el sistema RED de Movilidad de Santiago de Chile, que reemplazó al cuestionado Transantiago, ha logrado significativas mejoras en seguridad vial, calidad del aire y percepción ciudadana. Estos avances se han conseguido mediante una lógica de corresponsabilidad entre niveles de gobierno, manteniendo la participación activa de los municipios en la planificación, supervisión y control del sistema de transporte.

3. Lecciones de política pública

De las experiencias comparadas se extrae una conclusión recurrente: **los sistemas de transporte urbano más eficaces equilibran la planificación central con la gestión descentralizada**, mediante modelos de gobernanza colaborativa y participación ciudadana. Esta fórmula no solo garantiza mayor legitimidad democrática, sino también eficiencia en la ejecución de políticas públicas.

En ese sentido, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) ha sido reiteradamente criticada por replicar un modelo de administración vertical y excluyente, que margina a los gobiernos locales y debilita la corresponsabilidad institucional. Esta crítica ha sido expuesta por autoridades ediles y respaldada por el estudio elaborado por la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas en el documento *Movilidad urbana en Lima y Callao* caso de estudio: La autoridad de transporte urbano para Lima y Callao – ATU, *Romero_PL*, así como por organismos internacionales que promueven modelos de movilidad urbana basados en la cooperación intergubernamental.

4. Consideraciones sobre la informalidad

La informalidad en el transporte urbano es un fenómeno común en América Latina, especialmente en ciudades con elevada desigualdad territorial como Lima. Sin embargo, los modelos exitosos en la región han abordado esta problemática mediante **políticas de reconversión empresarial, incentivos progresivos, capacitación técnica y programas de transición gradual al servicio formalizado**.

En cambio, la ATU ha adoptado un enfoque sancionador y centralista, que lejos de reducir la informalidad, ha generado mayor evasión, conflictividad social y deslegitimación de la institucionalidad estatal ante operadores y ciudadanos. Esta estrategia ha sido ineficaz y contraproducente para los objetivos de sostenibilidad y equidad.

ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

En la búsqueda realizada en el portal institucional del Congreso de la República, no se ha hallado iniciativas legislativas que propongan la derogatoria de la Ley N° 30900, en el período parlamentario 2021 – 2026¹.

EFFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La iniciativa legislativa que ponemos a consideración propone derogar la Ley N° 30900, Ley que crea la ATU, y, como consecuencia de ello se restituirán las funciones y competencias en materia de transporte urbano a la Municipalidad Metropolitana de Lima y a la Municipalidad Provincial del Callao. En este sentido, esta propuesta no afecta el orden legal vigente, ya que los gobiernos subnacionales antes referidos (Lima Metropolitana y Callao) reasumirán sus funciones en materia de regulación, fiscalización, supervisión y prestación del servicio de transporte urbano.

En este sentido, a continuación detallamos, a través del siguiente cuadro lo que propone la presente iniciativa legislativa:

FÓRMULA LEGAL DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA
LEY QUE DEROGA LA LEY N° 30900, LEY QUE CREA LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO (ATU) Artículo 1. Objeto de la Ley La presente ley tiene por objeto derogar la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), y restituir las funciones y competencias de regulación, fiscalización, supervisión y prestación del servicio de transporte urbano a la Municipalidad Metropolitana de Lima y a la Municipalidad Provincial del Callao. Artículo 2. Derogación Se deroga la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU). Artículo 3. Creación de la Comisión de transferencia Se crea una Comisión de transferencia encargada de coordinar y ejecutar el proceso de disolución y liquidación de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), y de restituir las funciones, competencias, bienes, acervo documentario, sistemas informáticos, personal, recursos económicos y presupuestales a la Municipalidad Metropolitana de Lima y a la Municipalidad Provincial del Callao.

¹ Búsqueda realizada el 22 de mayo de 2025.

Artículo 4. Plazo de instalación de la Comisión de transferencia

La Comisión de transferencia a que hace referencia el artículo 3 de la presente ley, se instala en un plazo de 15 días calendario, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 5. Integrantes de la Comisión de transferencia

La Comisión de transferencia a que hace referencia el artículo 3 de la presente ley, está integrada por:

- Un (01) representante del Ministerio de Transportes y Comunicaciones;
- Un (01) representante de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao;
- Un (01) representante de la Municipalidad Metropolitana de Lima; y,
- Un (01) representante de la Municipalidad Provincial del Callao.

Artículo 6. Plazo de duración del proceso de transferencia

El plazo de duración del proceso de transferencia, a que hace referencia la presente ley tendrá una duración de 180 días hábiles. Durante este periodo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones brindará soporte técnico y normativo requerido para una transferencia de funciones y competencias ordenada.

Artículo 7. Vigencia

La presente ley entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el diario oficial "El Peruano".

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Implementación

Se faculta al Ministerio de Economía y Finanzas a realizar las modificaciones presupuestarias que sean necesarias para el adecuado cumplimiento e implementación de la presente ley.

SEGUNDA. Reglamento

El Poder Ejecutivo formula y aprueba el reglamento de la presente ley en un plazo no mayor de 60 días, contados a partir de su entrada en vigencia.

ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

a) Costos operativos excesivos sin retorno real

A pesar de los recursos públicos asignados a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), los resultados en términos de mejora del servicio de transporte son insatisfactorios. El Informe de Evaluación PEI-POI 2022, de la ATU, reporta una ejecución presupuestal cercana al 99.5% (S/. 978 millones), sin que se evidencien mejoras estructurales verificables en integración tarifaria, calidad del servicio o reducción de tiempos de viaje.

El costo-beneficio institucional se desequilibra gravemente cuando los recursos se destinan a logística, grúas, almacenamiento vehicular, plataformas tecnológicas y personal coactivo sin traducirse en valor público tangible para los ciudadanos.

Esta asimetría evidencia un sistema de gestión por resultados que, si bien cumple con metas operativas, no alcanza impacto social sostenido, contradiciendo los principios de eficiencia y eficacia del gasto público contenidos en la Ley Marco de Modernización del Estado (Ley N° 27658) y en los criterios de gestión pública orientada a gestión resultados.

b) Crecimiento de la informalidad por ausencia de incentivos

El enfoque exclusivamente punitivo de la ATU, centrado en la ejecución coactiva y la fiscalización sancionadora, ha desincentivado la formalización de operadores, agravando la informalidad del sistema. El Plan Estratégico Institucional 2024–2030, de la ATU, reconoce explícitamente como objetivo estratégico la mejora de los servicios y la inclusión de operadores, pero los informes institucionales revelan que 5 de las 10 Acciones Estratégicas Institucionales (AEI) del OEI.01 se encuentran en estado deficiente.

Además, no se ha implementado un sistema de incentivos ni un marco efectivo de reconversión tecnológica o renovación de flotas, lo cual ha alejado a los pequeños transportistas del sistema formal.

c) Saturación de depósitos: Pérdida patrimonial y riesgo ambiental

La acumulación masiva de vehículos internados en depósitos ha generado externalidades negativas significativas. Por un lado, representa un perjuicio económico directo para las familias y conductores que pierden su herramienta de trabajo sin una salida alternativa viable. Por otro, contribuye al deterioro del espacio urbano y la contaminación ambiental, al no haberse implementado con eficacia políticas de chatarreo o valorización de residuos vehiculares, como las previstas en la planificación institucional.

La saturación del sistema de internamiento vehicular contradice principios del Derecho Ambiental, la economía circular y la sostenibilidad que la propia ATU declara en sus documentos estratégicos. En términos de costo social, este modelo ha generado una ruptura en la confianza entre la autoridad y los actores del sistema de transporte.

En consecuencia este es el costo social que ha tenido la implementación de un Sistema ineficiente por parte de la ATU, por ello los beneficios que traerá consigo la derogación de la Ley N° 30900, y la restitución de las funciones y competencias en materia de transporte urbano a las Municipalidades de Lima Metropolitana y el Callao, redundará en beneficio de la población en base a los argumentos expuestos en la exposición de motivos de la presente propuesta legislativa.

RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA

El Congreso de la República aprobó la agenda legislativa correspondiente al Período Anual de Sesiones 2024 — 2025, dando cumplimiento, a lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 29 del Reglamento del Congreso de la República, que establece que al inicio del período anual de sesiones, los grupos parlamentarios presentan una propuesta donde se



GUSTAVO CORDERO JON TAY CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

incluyen los temas o proyectos de ley que consideran necesarios debatir y aprobar durante dicho período.

En este sentido, la agenda legislativa es un instrumento concertado del trabajo parlamentario en materia legislativa y que los debates de las iniciativas legislativas ahí contenidas tienen prioridad, tanto en las comisiones como en el Pleno del Congreso. Es así que, mediante Resolución Legislativa del Congreso N° 006-2024-2025—CR, publicada en el diario oficial "El Peruano" el 02 de noviembre de 2024, se aprobó la agenda legislativa para el Período Anual de Sesiones 2024 — 2025.

Al respecto, la presente propuesta legislativa guarda relación con los numerales 1, referido al *"funcionamiento de los órganos y organismos del Estado"*, y 75, referido a la *"normativa referida al transporte"*, de la citada agenda legislativa.

RELACIÓN CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO EXPRESADAS EN EL ACUERDO NACIONAL.

La presente iniciativa legislativa guarda relación con las siguientes políticas de Estado:

Política N° 1: *"Fortalecimiento de régimen democrático y Estado de Derecho".*

Política N° 18: *"Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica".*