Proyecto de Ley N° 11412/2024-CR.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

CONGRESISTA PATRICIA CHIRINOS VENEGAS

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

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite Documentario
03 JUN. 2025
RECIBIDO
Firma: Hora 10:21 A.M.

PROYECTO DE LEY QUE RESTITUYE LA COMPETENCIA MUNICIPAL SOBRE EL TRANSPORTE URBANO EN LIMA Y CALLAO

La Congresista de la República, **PATRICIA ROSA CHIRINOS VENEGAS** del Grupo Parlamentario **RENOVACIÓN POPULAR**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, presenta el siguiente proyecto de ley:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE RESTITUYE LA COMPETENCIA MUNICIPAL SOBRE EL TRANSPORTE URBANO EN LIMA Y CALLAO

Artículo 1. Objeto

La presente ley tiene por objeto restituir a la Municipalidad Metropolitana de Lima y a la Municipalidad Provincial del Callao las competencias de planificación, regulación, fiscalización, supervisión y prestación de los servicios de transporte urbano en sus respectivas jurisdicciones, y derogar la Ley N.º 30900, que creó la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).

Artículo 2. Reasignación de competencias

Las competencias transferidas a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) son devueltas a:

a) La Municipalidad Metropolitana de Lima, en el ámbito de la provincia de Lima Metropolitana.

b) La Municipalidad Provincial del Callao, en el ámbito de la Provincia Constitucional del Callao.

Artículo 3. Comisión de transferencia

Créase una Comisión Técnica de Transferencia, que tendrá a su cargo el proceso ordenado de extinción de la ATU y de reasignación de funciones, bienes, personal y recursos. Estará integrada por:

a) Un representante del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

b) Un representante de la Municipalidad Metropolitana de Lima

c) Un representante de la Municipalidad Provincial del Callao

d) Un representante de la Contraloría General de la República

La comisión presentará un informe final al Congreso de la República en un plazo no mayor de noventa (90) días hábiles.

Artículo 4. Transferencia de recursos y personal

El Ministerio de Economía y Finanzas autorizará las transferencias presupuestarias correspondientes para garantizar la operatividad de las municipalidades en el ejercicio de sus funciones restituidas. Asimismo, el personal técnico de la ATU podrá ser reasignado conforme a evaluación técnica realizada por cada municipalidad, respetando sus derechos laborales.

Disposición Complementaria Final

Única.- El Poder Ejecutivo, en un plazo no mayor de sesenta (60) días calendario, aprueba las disposiciones reglamentarias necesarias para la aplicación de la presente ley.

Disposición Complementaria Derogatoria

Única.- Derógase la Ley N.º 30900 y sus normas modificatorias y complementarias, que crearon y regularon la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao.

Firmado digitalmente por: MUÑANTE BARRIOS Alejandro FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20/05/2025 11:44:29-0500

Firmado digitalmente por: MUÑANTE BARRIOS Alejandro FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20/05/2025 11:43:59-0500

Firmado digitalmente por: CICCIA VASQUEZ Miguel Angel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20/05/2025 13:48:21-0500

Firmado digitalmente por: JAUREGUI MARTINEZ DE AGUAYO Maria De Los Milagros Jackeline FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20/05/2025 13:39:08-0500

Firmado digitalmente por: CHIRINOS VENEGAS Patricia Rosa FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20/05/2025 13:09:42-05

Firmado digitalmente por: ZEBALLOS APONTE Jorge Arturo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/05/2025 09:51:12-0500

Firmado digitalmente por: TRIGOZO REÁTEGUI Cheryl FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/05/2025 12:39:29-0500

Firmado digitalmente por: MEDINA MINAYA Esdras Ricardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I.- FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

El presente Proyecto de Ley tiene por objeto derogar la Ley N.º 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), y restituir a la Municipalidad Metropolitana de Lima y a la Municipalidad Provincial del Callao el pleno ejercicio de las competencias en materia de planificación, regulación, fiscalización, gestión y prestación del servicio público de transporte urbano en sus respectivas jurisdicciones. [1]Esta iniciativa responde a una exigencia de coherencia constitucional y legal con el modelo descentralizado adoptado por el Perú, así como a la necesidad de rectificar la ineficaz centralización operada por la ATU.

La Constitución Política del Perú establece que el Estado es unitario, pero descentralizado, y que la descentralización constituye una política permanente de Estado que se realiza en los ámbitos político, económico y administrativo (artículo 188). Asimismo, en su artículo 194, reconoce a las municipalidades como órganos de gobierno local con autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia, dentro de la cual se incluye expresamente la gestión de los servicios públicos locales como el transporte urbano, conforme a los artículos 195 y 198 de la misma norma fundamental.[2]

La Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N.º 27972, ratifica dicha titularidad. En su artículo 73, establece que es competencia de las municipalidades provinciales normar y organizar el transporte público urbano, planificar el desarrollo vial local y regular el tránsito vehicular. Si bien dicho artículo fue modificado por la Ley N.º 30900 para incorporar una cláusula de excepción aplicable en casos de conurbación, dicha modificación debe interpretarse conforme al principio de interpretación restrictiva de las excepciones a los derechos fundamentales, entre ellos la autonomía política y funcional de los gobiernos locales. Esta autonomía, reconocida en los artículos 194 y 195 de la Constitución, ha sido considerada por el Tribunal Constitucional como una garantía institucional que no puede ser vaciada de contenido sin una justificación debidamente motivada, razonable y proporcional. En este sentido, la sustitución total de funciones municipales en transporte urbano por parte de la ATU configura una medida excepcional que, al no haber sido adecuadamente sustentada, vulnera los fundamentos del modelo constitucional de descentralización.[3]

La creación de la ATU a través de la Ley N.º 30900 y su reglamento aprobado por Decreto Supremo N.º 005-2019-MTC, supuso una centralización normativa que trasladó funciones esenciales desde las municipalidades al Poder Ejecutivo. Este traslado comprendió funciones como el otorgamiento de autorizaciones, el diseño de rutas, la planificación tarifaria, la regulación del sistema de recaudo y la fiscalización de los servicios, vulnerando la cláusula de competencia municipal. El artículo 5 de dicha ley establece un ámbito de competencia exclusivo para la ATU sobre toda la red de transporte urbano en Lima y Callao, sin participación real ni vinculante de las autoridades locales.

---

[1] *Ley N.º 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).*
[2] *Constitución Política del Perú*
[3] *Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N.º 27972*

El Tribunal Constitucional ha señalado en la Sentencia N.º 0002-2006-PI/TC que la autonomía de los gobiernos locales no constituye una mera facultad conferida por ley, sino una garantía institucional propia del modelo de Estado descentralizado consagrado por la Constitución. En tal sentido, ha precisado que dicha autonomía no puede ser vaciada de contenido ni suprimida por normas legales sin una justificación suficiente, razonable y proporcionada. Cualquier restricción o transferencia de competencias locales requiere acreditarse como necesaria y excepcional, pues de lo contrario se vulnera el equilibrio del sistema de distribución competencial. En el caso de la creación de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), no se advierte que dicha excepción haya sido debidamente justificada, ni en el plano normativo ni en los resultados obtenidos desde su implementación, por lo que resulta legítimo y necesario restituir la titularidad del servicio de transporte urbano a los gobiernos locales, conforme al principio de subsidiariedad y a la garantía de autonomía reconocida en los artículos 194 y 195 de la Constitución.[4]

Tampoco se ha logrado la eficiencia prometida en la Ley N.º 30900. La ATU, a pesar de contar con autonomía administrativa y recursos presupuestales importantes más de S/ 117 millones autorizados por el D.U. N.º 039-2019 no ha resuelto los problemas estructurales del sistema de transporte urbano, como la informalidad, la saturación vehicular, la falta de integración operativa o tarifaria y el deterioro del servicio. Esto demuestra una falla técnica en el diseño institucional, en tanto se priorizó la centralización sobre la articulación efectiva con los niveles de gobierno subnacional.[5]

Además, el marco legal vigente ha generado una estructura institucional excesivamente compleja. La fusión por absorción de entidades como Protransporte y la AATE, regulada en la Novena Disposición Complementaria Final de la Ley N.º 30900, no ha dado lugar a una integración eficaz de políticas públicas, sino a un crecimiento burocrático con bajo nivel de ejecución. A ello se suma la reciente ampliación de funciones regulatorias tarifarias a través del Decreto Legislativo N.º 1678, que ha otorgado a la ATU facultades propias de organismos reguladores sin mecanismos idóneos de fiscalización ciudadana ni representación democrática directa.[6]

Por lo tanto, esta iniciativa propone derogar la Ley N.º 30900 y sus modificatorias, y establecer un proceso de transferencia ordenado de funciones, recursos y personal hacia la Municipalidad Metropolitana de Lima y la Municipalidad Provincial del Callao, en tanto órganos constitucionalmente competentes. Dicha transferencia se realizará mediante una Comisión Técnica de Transferencia integrada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, las municipalidades referidas y la Contraloría General de la República, en un plazo no mayor a 90 días.

Asimismo, se propone que el Poder Ejecutivo apruebe las disposiciones reglamentarias necesarias en un plazo de 60 días, asegurando la continuidad del servicio de transporte y la incorporación progresiva de capacidades técnicas en los gobiernos locales. Se plantea, además, que el Ministerio de Economía y Finanzas viabilice la transferencia de partidas presupuestales necesarias para reconstituir las

---

[4] *Sentencia N.º 0002-2006-PI/TC*
[5] *https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/1840762-1*
[6] *https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/6042687-1678*

áreas técnicas de transporte urbano en los pliegos municipales.

Este proyecto no plantea un regreso al pasado, sino una corrección constitucional, técnica y legal del modelo actual. Su aprobación permitirá avanzar hacia un sistema de transporte urbano más democrático, eficiente, articulado y legítimamente conducido por quienes tienen el mandato político directo de la ciudadanía. Por tanto, corresponde al Congreso de la República asumir la responsabilidad de restituir el equilibrio del sistema descentralizado y garantizar el respeto a los principios de subsidiariedad, autonomía municipal, participación ciudadana y eficiencia en la prestación de servicios públicos.

ANÁLISIS DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO

A más de cinco años de la creación de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), el balance general de su gestión revela un modelo institucional técnicamente ineficiente, políticamente deslegitimado y operativamente desconectado de las realidades territoriales. La ATU fue concebida como una solución a la fragmentación del transporte público metropolitano, con la promesa de centralizar funciones para lograr eficiencia, integración tarifaria y planificación intermodal. Sin embargo, los resultados obtenidos desde su implementación demuestran profundas fallas estructurales que hoy justifican, no solo su reorganización, sino su derogación. [7]

Uno de los principales problemas ha sido la incapacidad de la ATU para integrar los diversos modos de transporte urbano. No se ha logrado consolidar un sistema interoperable entre los corredores complementarios, el Metropolitano, el Metro de Lima, y el transporte convencional. La inexistencia de una tarjeta única, promesa reiterada en planes institucionales, ha obligado a los usuarios a enfrentar múltiples pagos, tiempos de espera y traslados ineficientes. Esta desconexión técnica refleja la imposibilidad del ente de cumplir sus metas fundacionales, pese a contar con amplias competencias y recursos.

La situación se agrava con la debilidad de los mecanismos de fiscalización y control técnico. Según reportes recientes, más de 2,600 unidades de transporte público circulan sin revisión técnica en Lima y Callao. Esto representa una amenaza directa para la seguridad de los ciudadanos y evidencia la ineficacia del modelo de supervisión de la ATU. Lejos de profesionalizar el parque vehicular, la entidad ha sido incapaz de garantizar los estándares mínimos exigibles en un sistema moderno y seguro de transporte urbano.[8]

A ello se suma el deterioro de la infraestructura básica del servicio. Informes de la Defensoría del Pueblo revelan deficiencias graves en paraderos como el ubicado en la cuadra 26 de la avenida Angamos, Surquillo, donde se detectó riesgo estructural para los usuarios. Este caso, como otros similares, refleja la ausencia de un plan

---

7 *https://rpp.pe/lima/actualidad/a-tres-anos-de-la-atu-cual-es-el-balance-de-su-gestion-analisis-noticia-1414953*

8 *https://canaln.pe/actualidad/atu-mas-2600-vehiculos-transporte-publico-sin-revision-tecnica-lima-y-callao-n474746*

efectivo de mantenimiento de espacios públicos vinculados al transporte y la falta de respuesta oportuna ante alertas ciudadanas o institucionales. [9]

En el plano administrativo y financiero, la ATU también ha sido objeto de serios cuestionamientos. La Contraloría General de la República ha informado que la entidad pagó más de S/ 13 millones en adelantos a un consorcio que presentó cartas fianza falsas, dentro del marco de un contrato para la ejecución de obras. El perjuicio económico alcanza los S/ 19.5 millones. Este escándalo compromete seriamente la integridad administrativa de la institución y refleja fallas sustantivas en los mecanismos de control interno y supervisión contractual.[10]

La ATU tampoco ha logrado articular una gobernanza efectiva. La exclusión de las municipalidades de Lima y Callao del núcleo de toma de decisiones ha generado conflictos recurrentes, superposición de funciones, y falta de colaboración institucional. La confrontación con el alcalde metropolitano sobre la formalización del transporte colectivo, sumada a la destitución de la expresidenta María Jara en un contexto de presiones políticas, evidencia la fragilidad institucional de un modelo tecnocrático que carece de legitimidad política y de anclaje territorial. La falta de diálogo con las autoridades locales y los operadores del transporte ha impedido avances sustantivos en la formalización del servicio, alimentando la continuidad del transporte informal.[11]

Además, la ejecución presupuestal de la ATU ha sido baja e ineficiente. A pesar de contar con importantes asignaciones anuales del tesoro público, no ha logrado traducir ese presupuesto en obras, expansión de cobertura, mejora de flotas ni desarrollo de sistemas de información ciudadana. Los usuarios no perciben mejoras tangibles, mientras que la institución mantiene un aparato burocrático costoso que no rinde cuentas efectivas ante la población.

Todo lo anterior demuestra que el modelo centralizado representado por la ATU ha fracasado. Su diseño tecnocrático, sin participación ciudadana, sin articulación con los gobiernos locales y con graves deficiencias administrativas, ha sido incapaz de responder a la complejidad del sistema de transporte urbano en Lima y Callao. Este contexto justifica plenamente la necesidad de restituir las competencias de transporte urbano a las municipalidades provinciales, en concordancia con el principio de autonomía reconocido en los artículos 194 y 195 de la Constitución Política del Perú, y con el principio de subsidiariedad administrativa.

La experiencia comparada en América Latina respalda esta decisión: en ciudades como Medellín, Curitiba, Quito o Santa Catarina Pinula, los municipios han liderado procesos exitosos de planificación, gestión e innovación en transporte urbano. En

---

9 *https://www.defensoria.gob.pe/defensoria-del-pueblo-pide-a-la-atu-subsanar-deficiencias-de-infraestructura-de-paradero-de-la-cuadra-26-de-la-av-angamos/*

10 *https://www.gob.pe/institucion/contraloria/noticias/1162330-atu-pago-mas-de-s-13-millones-por-adelantos-a-consorcio-que-presento-cartas-fianza-falsas*

11 *https://www.infobae.com/peru/2023/05/13/crisis-en-la-atu-cancelacion-de-corredores-la-informalidad-y-la-guerra-por-el-poder-del-transporte-en-lima/*

lugar de excluir a los gobiernos locales, estos modelos los colocan al centro de la gobernanza del transporte, lo cual ha permitido mayor eficiencia, participación social y soluciones adaptadas a las realidades territoriales. [12]

Por tanto, derogar la Ley N.º 30900 y devolver la titularidad del transporte urbano a la Municipalidad Metropolitana de Lima y a la Municipalidad Provincial del Callao no implica retroceso alguno, sino una corrección institucional necesaria y coherente con los principios constitucionales, la experiencia empírica y las necesidades reales de los ciudadanos. Se trata de restablecer una gestión cercana, transparente y democrática del transporte urbano en la capital del país.

FORTALECIMIENTO DE LA COMPETENCIA MUNICIPAL EN LA GESTIÓN DEL TRANSPORTE URBANO

Desde el punto de vista normativo y operativo, las municipalidades provinciales, en especial la Municipalidad Metropolitana de Lima y la Municipalidad Provincial del Callao, cuentan con la legitimidad democrática, el conocimiento territorial y la experiencia técnica necesaria para gestionar de manera eficiente el servicio público de transporte urbano. Su cercanía a la población les permite identificar con mayor precisión las necesidades locales, planificar con enfoque territorial y actuar con mayor flexibilidad frente a las particularidades de cada distrito y zona metropolitana.

A lo largo de las últimas décadas, ambas municipalidades han impulsado diversas estrategias orientadas al ordenamiento del transporte, tales como la regulación de rutas, la formalización de operadores, la fiscalización del transporte informal y el diseño de corredores segregados. En el caso de Lima, la creación de Protransporte como ente técnico municipal responsable del Metropolitano y de los corredores complementarios constituyó un avance institucional relevante que articulaba planificación técnica con conducción política local. En el Callao, la Gerencia de Transporte ha desarrollado experiencias propias de control y fiscalización en coordinación con la Policía Nacional del Perú y otras entidades.

Estas capacidades, aunque perfectibles, fueron debilitadas a raíz de la creación de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), que absorbió de manera centralizada funciones que estaban siendo ejercidas por los gobiernos locales con recursos, personal y planificación propios. Esta recentralización no ha producido los efectos esperados en términos de eficiencia ni de integración operativa del sistema. Por el contrario, ha generado rigidez institucional, desconexión territorial y exclusión de las municipalidades del proceso decisional, afectando la legitimidad del sistema ante transportistas y usuarios.

Restituir la competencia municipal en materia de transporte urbano no significa regresar a un modelo fragmentado o ineficiente, sino reconstruir un esquema de gobernanza metropolitana articulada desde lo local. La experiencia comparada en América Latina demuestra que los modelos de gestión compartida, con protagonismo municipal y apoyo técnico del gobierno nacional, permiten avanzar hacia soluciones más eficaces, participativas y sostenibles. Así lo evidencian los casos del Área

[12] *CODATU. "Estudio sobre la organización institucional del transporte metropolitano en Medellín, Curitiba y Quito" (2021).*
https://www.codatu.org

Metropolitana del Valle de Aburrá en Colombia, la Región Metropolitana de Curitiba en Brasil y el Distrito Metropolitano de Quito en Ecuador, donde los gobiernos locales lideran la planificación y operación del transporte urbano con altos niveles de cobertura, control y legitimidad social.

En ese sentido, el presente proyecto no busca debilitar la institucionalidad del transporte, sino consolidarla sobre la base del principio de subsidiariedad, la autonomía municipal y la eficiencia administrativa. Las municipalidades de Lima y Callao, debidamente fortalecidas y articuladas con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, están en capacidad de liderar un nuevo modelo de gestión del transporte urbano que responda a las demandas reales de la ciudadanía, con mayor flexibilidad, control territorial y rendición de cuentas democrática.

II.- MARCO NORMATIVO

1. Constitución Política del Perú.
2. Reglamento del Congreso de la República.
3. Ley N.° 27972 – Ley Orgánica de Municipalidades.
4. Ley N.° 30900 – Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).

III.- EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La aprobación de la presente norma tendrá como efecto principal la derogación de la Ley N.° 30900, con lo cual se eliminará del ordenamiento jurídico la disposición que creó la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU). Esta derogación implica la extinción del marco institucional que centralizaba las funciones de planificación, regulación y fiscalización del transporte urbano en una entidad adscrita al Poder Ejecutivo.

En consecuencia, se restituirán de manera plena las competencias municipales en materia de transporte urbano, conforme a lo dispuesto en la Ley N.° 27972 – Ley Orgánica de Municipalidades. De este modo, tanto la Municipalidad Metropolitana de Lima como la Municipalidad Provincial del Callao volverán a ejercer la titularidad constitucional y legal para organizar, normar y operar el servicio de transporte público en sus respectivas jurisdicciones, reforzando así el principio de autonomía consagrado en los artículos 194 y 195 de la Constitución.

Además, la entrada en vigencia de esta norma generará la necesidad de articular un proceso de transición institucional, mediante el cual se transfieran los recursos humanos, materiales y presupuestales que fueron asignados a la ATU, hacia las entidades municipales competentes. Este proceso deberá realizarse respetando los derechos laborales de los trabajadores involucrados, así como garantizando la continuidad de los servicios esenciales.

Desde una perspectiva normativa, la derogación no crea un vacío legal, sino que restablece el régimen vigente antes de la Ley N.° 30900, el cual reconoce a los gobiernos locales como autoridades naturales del transporte urbano. Por tanto, la

norma se armoniza con el principio de subsidiariedad administrativa y no requiere de modificaciones estructurales adicionales al marco normativo nacional, salvo aquellas de carácter reglamentario que faciliten el proceso de implementación.

Finalmente, la medida tendrá un impacto positivo sobre la legislación nacional en tanto contribuye a corregir una distorsión institucional generada por la concentración excesiva de competencias en un ente centralizado, y devuelve a los gobiernos municipales un rol protagónico en la gestión de los servicios públicos urbanos, en coherencia con el modelo de Estado unitario y descentralizado establecido por la Constitución.

IV.- ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

La derogación de la Ley N.º 30900 y la consecuente restitución de competencias de transporte urbano a las municipalidades de Lima y Callao implican, como toda reforma estructural, la asunción de ciertos costos de implementación. No obstante, dichos costos son de carácter transitorio, técnicamente gestionables y financieramente acotados, en contraste con los beneficios sostenibles, jurídicamente sólidos y estratégicamente necesarios que la norma generaría a mediano y largo plazo.

Desde una perspectiva administrativa y presupuestal, los costos se centran en la necesidad de reorganizar institucionalmente el sistema de transporte urbano, desactivar la Autoridad de Transporte Urbano (ATU) y transferir funciones, personal y activos hacia los gobiernos locales. Esta transición requerirá gastos inmediatos en logística, adecuación de sistemas y reordenamiento de contratos. Sin embargo, estos costos son temporales y limitados en comparación con el ahorro estructural que se obtendrá mediante la eliminación de una entidad intermedia cuya operación burocrática ha demostrado ineficiencia, duplicidad funcional y bajo impacto en la mejora del servicio.

En el ámbito jurídico y técnico, será necesario adecuar normativas municipales, revisar convenios firmados por la ATU y reforzar capacidades institucionales en las municipalidades. Pese a ello, esta labor representa una oportunidad para fortalecer la autonomía local consagrada constitucionalmente, restableciendo el equilibrio competencial establecido por la Ley Orgánica de Municipalidades. La experiencia previa de los municipios en gestión de transporte, y la posibilidad de diseñar soluciones territorialmente contextualizadas, representa un valor agregado frente a un modelo centralizado que ha demostrado rigidez operativa.

En conjunto, los costos de esta reforma son manejables y circunscritos a la fase de transición. En contraste, los beneficios son múltiples y estructurales: fortalecimiento de la autonomía municipal, simplificación administrativa, eficiencia en el uso de recursos públicos, mejora de la planificación territorial, legitimidad democrática y mayor capacidad de respuesta ante las demandas ciudadanas. Por tanto, desde un enfoque racional, jurídico y económico, el balance del análisis costo–beneficio justifica plenamente la aprobación de la norma propuesta.

V.- VINCULACIÓN CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

La iniciativa legislativa guarda concordancia con el Acuerdo Nacional, particularmente con el punto en el punto IV. Estado Eficiente, Transparente y Descentralizado específicamente en el 24. Afirmación de un Estado eficiente y transparente.

VI.- RELACIÓN DE LA INICIATIVA CON LA AGENDA LEGISLATIVA PARA EL PERIODO ANUAL DE SESIONES 2023-2024

En cuanto a la conexión con la Agenda Legislativa del Congreso de la República para el período de sesiones anuales de 2024-2025, es importante destacar que este proyecto de ley está vinculado con el siguiente tema:

24. AFIRMACIÓN DE UN ESTADO EFICIENTE Y TRANSPARENTE