



DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 1065/2021-CR, LEY QUE DECLARA EL
DÍA DEL PEATÓN.

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2021 – 2022

DICTAMEN

Señor Presidente:

Ha sido remitido para dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y el artículo 67 del Reglamento del Congreso de la República, el **Proyecto de Ley 1065/2021-CR**, presentado por el grupo parlamentario **ACCIÓN POPULAR**, a iniciativa del congresista **JORGE LUIS FLORES ANCACHI**, por el que se propone declarar cada tercer domingo de setiembre de cada año como el Día del Peatón.

I. Situación procesal

I.1 Antecedentes parlamentarios

El **Proyecto de Ley 6913/2020-CR** fue presentado por la congresista Yessy Nélida Fabián Díaz, del grupo Parlamentario Acción Popular, en el Área de Trámite Documentario el 12 de enero de 2021, siendo recibido en la Comisión de Transportes y Comunicaciones el día 01 de febrero del 2021, como única comisión para su estudio y dictamen. La iniciativa legislativa planteaba declarar el 17 de agosto de cada año, como el Día del Peatón. En consecuencia, se le cita de manera expresa ya que contiene ciertos postulados relevantes a la presente iniciativa legislativa. Ello en virtud de lo establecido en el literal d) del numeral 2 del artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República.

El presente dictamen fue **aprobado por mayoría** de los congresistas presentes en la vigésimo primera sesión ordinaria semipresencial de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, celebrada el día viernes 10 de junio de 2022, con los votos favorables de los siguientes congresistas: Soto Reyes, Aragón Carreño, Medina Minaya, y Paredes Castro. Se abstuvieron los congresistas: Herrera Medina, Jiménez Heredia y Pariona Sinche.

II. Contenido de la propuesta legislativa

El contenido de la propuesta legislativa analizada es

La fórmula legal propuesta es la siguiente:

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 1065/2021-CR, LEY QUE DECLARA EL
DÍA DEL PEATÓN.

PROYECTO DE LEY QUE DECLARA “EL DÍA DEL PEATÓN”

“Artículo 1. Objeto de la Ley

Declárese cada tercer domingo de setiembre de cada año como el Día del Peatón, con el fin de promover el uso de transportes limpios y mitigar la contaminación del aire a causa de la emisión de gases contaminantes provenientes de la combustión por vehículos automotores que usan como combustible los derivados del petróleo.”

“Artículo 2. De la finalidad de la ley.

La finalidad de la presente ley es promover la salud de la población través de caminatas y el trote, del mismo modo, mitigar la contaminación del aire y promover el uso de transportes limpios o libres de contaminación.”

“Artículo 3. De la prohibición.

Prohíbese en el Día del Peatón la circulación de todo tipo vehículos motorizados particulares y públicos que utilicen como combustible el petróleo y sus derivados o combustibles fósiles, desde las 5:00 am. hasta las 7:00 pm.”

“Artículo 4. Sanciones.

Impóngase las multas y sanciones conforme a las normas técnicas, administrativas y legales vinculantes a la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y su Reglamento Nacional.”

“Artículo 5. Del uso de transportes limpios.

Promuévase en el Día del Peatón el uso de transportes alternativos con energía limpia para la circulación de la población como; bicicletas, scooter, patines, patinetas, vehículos eléctricos y otros afines.”

“Artículo 6. De las entidades encargadas del cumplimiento de la norma

Las entidades del Estado peruano como las empresas públicas y privadas a nivel nacional, difunden el Día del Peatón como medida de protección y cuidado del medio ambiente, además del uso del transporte alternativo con energía limpia.”

“Artículo 7. Promoción del Día del Peatón

El Ministerio del Interior, el Ministerio de Defensa, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, los gobiernos regionales y las municipalidades provinciales y distritales hacen cumplir la presente Ley implementando las acciones que sean necesarias.”

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 1065/2021-CR, LEY QUE DECLARA EL
DÍA DEL PEATÓN.

Disposición Complementaria Final

Única. *Autorice excepcionalmente la circulación en casos de emergencia y propias del control de cumplimiento de la presente norma a los vehículos motorizados como: ambulancias, bomberos, vehículos de rescate, vehículos policiales y del Ejército Peruano.*

Disposición Transitoria

Única. *El Poder Ejecutivo, los gobiernos regionales y locales, en el plazo de noventa (90) días, implementan normas complementarias según sus facultades para el cumplimiento de la presente ley.*

III. Marco Normativo

III.1 Legislación nacional

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.
- Resolución Ministerial 658-2021-MTC/01, que aprueba el Texto Integrado actualizado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181 y normas modificatorias.
- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC.
- Resolución Ministerial 616-2019-MTC/01, que aprueba la Directiva 004-2019-MTC/01: “Atención a los pedidos de Información y Solicitudes de Opinión sobre Proyectos y Autógrafas de Ley”.

IV. Análisis de la propuesta legislativa

IV.1 Análisis técnico

En el marco de la exposición de motivos, la presente propuesta normativa, describe el perjuicio ambiental e incremento de las emisiones de gases de efecto invernadero en la atmósfera a causa de las actividades humanas. Las mismas que vienen ocasionando que,

**DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 1065/2021-CR, LEY QUE DECLARA EL
DÍA DEL PEATÓN.**

La Tierra sufra una diversidad de cambios climáticos y diversos impactos "abrumadores" sobre la naturaleza y los seres humanos. Los agentes contaminantes son muy diversos y cada vez causan más problemas de salud, incluso antes de nacer. Así lo señalan desde grupos de investigación a organismos internacionales como la Organización Mundial de la Salud (OMS).

En efecto coincidimos con el párrafo anterior respecto a que debemos tomar conciencia que la contaminación ambiental provoca impactos negativos en los ecosistemas, así como diversas enfermedades, alteraciones y reducción de la esperanza de vida en millones de personas en todo el mundo. Sin embargo, todo ello no guarda relación directa con el objeto principal de la norma, respecto a declarar cada tercer domingo de setiembre de cada año, como el Día del Peatón.

En esa línea, consideramos importante que primigeniamente se debería establecer los conceptos relevantes al objeto principal de la presente norma y todos los alcances importantes congruentes con la misma.

Del latín "pedis" la palabra peatón pasó al francés como piéton, aplicándose al soldado de infantería o sea el que combatía a pie¹. A partir del siglo XVI pasó al español para designar a aquellos que deambulan caminando por cualquier sendero público o privado de uso público, y no utilizando ningún tipo de vehículo de transporte. Según la Dirección General de Tráfico de Madrid, un peatón es la persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías públicas, también se considera peatones a los que empujan cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones o las personas con movilidad reducida que circulan al paso con una silla de ruedas con motor o sin él.

La Agencia Nacional de Seguridad del Transporte de Estados Unidos (NTSB por sus siglas en inglés) organizó su Primer Foro sobre Seguridad de Peatones, donde junto a expertos en transporte, llevó a cabo una interesante discusión con líderes de gobierno, académicos, de las comunidades locales y la industria del transporte acerca de los crecientes riesgos de muerte y lesiones a los que se enfrentan los peatones.

Todos somos peatones y como tal somos los más expuestos a sufrir atropellos, fallecer o resultar con lesiones graves a raíz de un accidente de tránsito. Es por ello que debemos ser que responsables cada vez que transitamos por la vía pública, así como también ser actores participes en fomentar la educación vial y, asumiendo acciones con valores y respeto por la vida y las normas.

Los conductores de vehículos tienen reglas a la hora de transitar por la vía pública, como peatones las personas de a pie también cuentan con normas que deben seguir cabalmente

¹ <https://deconceptos.com/ciencias-sociales/peaton>

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 1065/2021-CR, LEY QUE DECLARA EL
DÍA DEL PEATÓN.

si no desean sufrir algún tipo de incidente. Algunas de las más importantes y que a nivel del mundo son²:

- Cruzar siempre por el paso de peatones: El rayado tipo cebrá que hay en las avenidas indica el camino que debe seguir el peatón. Nunca se debe cruzar entre los coches o por otro punto, siempre que haya un cruce de este tipo.
- Respetar el semáforo peatonal: Muchas personas que transitan a pie, suelen divisar principalmente el semáforo de los vehículos a pesar de que existe un semáforo para peatones. Siempre debe estar atento a esta herramienta, que es la que le garantiza un cruce seguro en las intercepciones.
- Siempre mirar a ambos lados antes de cruzar: No importa si se trata de una avenida que obligue a los vehículos a transitar en una dirección o en ambas.
- Siempre mire a ambos lados para evitar cualquier tipo de accidentes.
- Usar la pasarela o puente peatonal: Por lo general, en las vías más transitadas o rutas rápidas, existen estos puentes de acero o cemento, que le permitirá llegar al otro lado pasando por encima de la avenida. Es importante que haga uso de ella y no ponga en riesgo su vida.
- Ropa clara o refractaria: Si es de los que le encanta la vida nocturna, le recomendamos que al salir use ropa clara o con algunos accesorios brillantes, que permita a los vehículos divisarlo fácilmente.
- Mantener la tecnología a raya: Todos hemos escuchado, que al conducir debemos dejar de lado el móvil. Pues lo mismo en el caso de ir caminando. Si hay que responder un mensaje o mandar una nota de voz, lo ideal es detenernos por completo para hacerlo y luego seguir.
- No usar auriculares: Lo correcto es tener todos nuestros sentidos puestos en la vía. Esto puede marcar la diferencia entre solventar un problema o vivir un accidente. Así que no es recomendable escuchar música mientras caminamos por la calle.

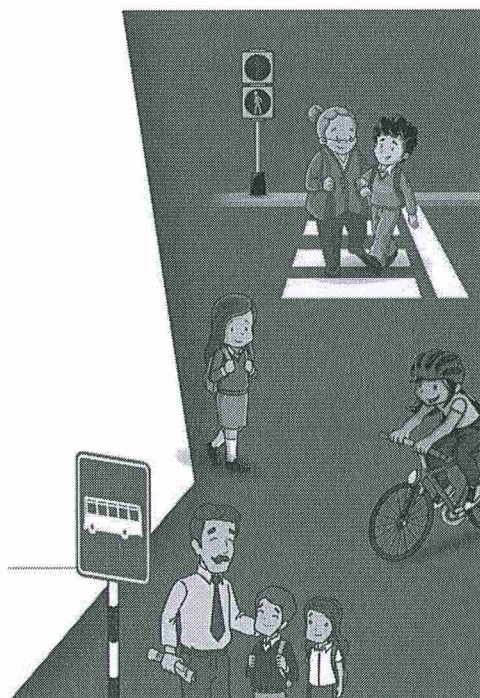
Dicho esto, la Organización Mundial de la Salud (OMS) estima que **270.000 peatones** pierden la vida cada año en todo el mundo. En América Latina y el Caribe, la Organización Panamericana de la Salud (OPS) estima que más de 23.500 peatones mueren anualmente a causa de siniestros de tránsito.

De acuerdo con el sistema de información y análisis de fatalidades de EE.UU. (*Fatality Analysis Reporting System* o FARS), aproximadamente 4.800 peatones murieron y otras 65.000 personas resultaron heridas en las vías públicas de EE.UU. en 2014. Esta cifra equivale a **un muerto y 14 heridos cada dos horas**. Estos números no incluyen a las personas que murieron o resultaron heridas en las calzadas, caminos privados, estacionamientos y lugares de trabajo.

²<http://www.gmu.munlima.gob.pe/index.php/es-es/noticias-gtu/item/453-dia-mundial-del-peaton-mml-organiza-flashmob-talleres-y-presentaciones-para-prevenir-accidentes-de-transito#:~:text=Lima%2C%2013%20de%20agosto%20del,la%20pir%C3%A1mide%20de%20movilidad%20urbana.>

**DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 1065/2021-CR, LEY QUE DECLARA EL
DÍA DEL PEATÓN.**

De acuerdo con la Asociación de Gobernadores por la Seguridad en las Carreteras de EE.UU., entre 2009 y 2014 el número de peatones que murieron en accidentes aumentó en un 15 por ciento. Este número ha seguido aumentando incluso en años en los que las muertes por accidentes de tráfico con vehículos de motor se han mantenido estables o incluso han disminuido. Los peatones están cada vez más en riesgo de muerte o de sufrir lesiones y ya representan **una de cada siete muertes causadas por accidentes de tráfico en EE.UU.**



Fuente: MAPFRE- PERÚ

SOBRE NORMAS PARECIDAS EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL ³:

La Organización Mundial de la Salud, decreto el Día Mundial del Peatón, con el fin de sensibilizar a la población mundial el cuidado del medio ambiente, el uso de transporte con energía limpia y promover mejor salud a las personas. Los peatones son los integrantes del tránsito más vulnerables o frágiles pues no tienen ninguna protección corporal. Al mismo tiempo, son parte fundamental para evitar los accidentes automovilísticos. En ese objetivo de resaltar su importancia, cada 17 de agosto se celebra el Día Mundial del Peatón.

³ Proyecto de Ley 1065-CR

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 1065/2021-CR, LEY QUE DECLARA EL
DÍA DEL PEATÓN.

Esta fecha especial se festeja desde 1897, La razón por la que se creó fue debido a un caso ocurrido en Londres, Inglaterra. La joven, que llevaba por nombre Bridget Driscoll, fue arrollada por un coche y falleció en el acto.

Respecto a los países de adoptaron normar en esta materia, tenemos a:

➤ **BOLIVIA**

DÍA NACIONAL DEL PEATÓN Y DEL CICLISTA EN DEFENSA DE LA MADRE TIERRA

El Presidente Constitucional del Estado Plurinacional de Bolivia y la Asamblea Legislativa Plurinacional **de Bolivia** plantearon un marco normativo donde se señala lo siguiente:

Se declare al primer domingo del mes de septiembre de cada año, como el "DÍA NACIONAL DEL PEATÓN Y DEL CICLISTA EN DEFENSA DE LA MADRE TIERRA", con el fin de lograr conciencia sobre la protección del Medio Ambiente y por consiguiente la protección de la salud humana en todo el territorio Nacional. En el mismo marco legal, se prohíbe en el DÍA NACIONAL DEL PEATÓN Y DEL CICLISTA EN DEFENSA DE LA MADRE TIERRA, la circulación de vehículos motorizados públicos y/o privados, o cualquier otro motorizado que utilice algún tipo de carburante a partir de 00: 00 a. m., hasta horas 16: 00 p. m., durante ese día en todo el territorio Nacional.

Con respecto a la circulación y carácter excepcional y en casos de emergencia se autoriza la circulación de vehículos tales como ambulancias, vehículos policiales, militares, tránsito y bomberos.

Del mismo modo se impulsa que, las diversas entidades Estatales, sector privado, instituciones educativas y sociedad civil en general, podrán realizar u organizar en el "DÍA NACIONAL DEL PEATÓN Y DEL CICLISTA EN DEFENSA DE LA MADRE TIERRA", actividades educativas de concientización, artísticas, culturales y deportivas, las que podrán ser desarrolladas en vías públicas, así como en plazas y parques en general.

Respecto a lo anterior, consideramos que el carácter restrictivo de la libre circulación, es un tema que se debe tratar con el debido cuidado, ya que se trata de un derecho constitucional reconocido en nuestro estado de derecho. Esto no quiere decir que no sea necesario establecer normativa que coadyuve a impulsar **una buena cultura vial; sin embargo esta debe ser respetuosa de los principios constitucionales y direccionada a fomentar y practicar una convivencia saludable entre peatones y conductores.**

Las estadísticas y análisis de diferentes instituciones, que describen un serio problema en materia de seguridad vial el MINSA presentó: El *análisis de Políticas Efectivas para la*

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 1065/2021-CR, LEY QUE DECLARA EL
DÍA DEL PEATÓN.

*Reducción de Mortalidad y Lesiones por Accidentes de Tránsito*⁴. Donde se detalla lo siguiente:

"Las lesiones y muertes por accidentes de tránsito representan un problema global de salud pública. Según el informe de la situación de la Seguridad Vial de la Organización panamericana de la Salud del año 2016, estos eventos constituyen la primera causa de muerte en la población de 15 a 29 años de edad. El Perú presenta una alta tasa de lesiones y muertes por accidentes de tránsito. Por ello resulta necesario contar con evidencia acerca de intervenciones efectivas para prevenirlas. En el año 2016, Lima Metropolitana concentró el 55.2% de los accidentes de tránsito. Así, estos eventos se ubican dentro de las 20 principales causas de mortalidad. Los accidentes se concentran mayormente en zonas urbanas (64%). El Sistema de Vigilancia en Salud Pública de Lesiones por Accidentes de Tránsito del Centro de control de Enfermedades – CDC del Ministerio de Salud – MINSA, para el año 2017 registró 32,375 casos".

Así también, en los últimos 30 años se han incrementado las muertes por accidentes de tránsito, como lo indica la siguiente publicación del Ministerio de Salud⁵

En 1986 las muertes por accidentes de tránsito ocupaban el 14° lugar en el ranking de causas de muerte, en tanto ya para el 2015 subió al 7° lugar. El estudio refiere además que hubo más fallecidos hombres que mujeres.

De igual modo, estos siniestros son la principal causa de muerte de adultos (30 a 59 años), jóvenes (18 a 29) y adolescentes (12 a 17).

Cabe indicar que las tres principales causas de sucesos de tránsito son la imprudencia del conductor (29,37%), el exceso de velocidad (28,85%) y el consumo de alcohol (7,67%), según datos de la Estrategia Sanitaria de Seguridad Vial y Cultura de Tránsito del Ministerio de Salud (Minsa).

Los accidentes de tránsito producto de una deficiente cultura de seguridad vial vienen generando grandes costos a la salud pública, además de los costos que conlleva a las familias los tratamientos terapéuticos y las consecuentes restricciones para los

4

<https://web.ins.gob.pe/sites/default/files/Archivos/authenticated%2C%20administrator%2C%20editor/publicaciones/2019-06-19/PB%2001-2018%20Accidentes%20de%20tr%C3%A1nsito.pdf>

⁵ <https://www.gob.pe/en/institucion/minsa/noticias/19780-muertes-por-accidentes-de-transito-se-incrementaron-en-los-ultimos-30-anos>

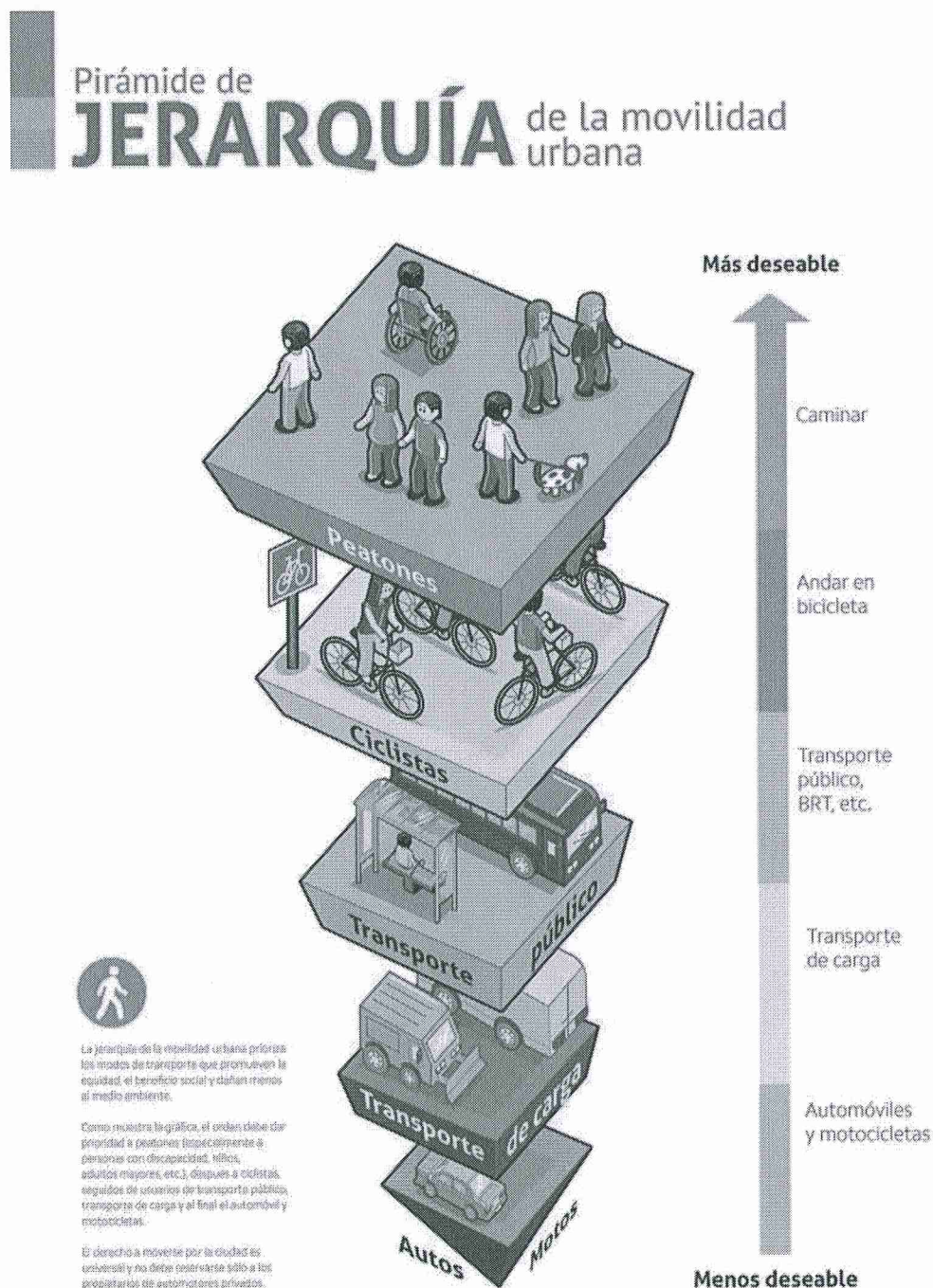
**DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 1065/2021-CR, LEY QUE DECLARA EL
DÍA DEL PEATÓN.**

accidentados en recuperación, como sacrificio del trabajo, entre otros. Se destacan entre las causas la imprudencia del conductor y el exceso de velocidad al momento de conducir como las causas de más de la mitad de los accidentes registrados.

Es por ello que respaldamos lo establecido en el Oficio 0858-2022-MTC/04, donde el Ministerio de Transportes y Comunicaciones emite su opinión respecto al presente proyecto y señala como alcance, que la Política Nacional de Seguridad Vial estableció como objetivo, contribuir con la meta de reducción de muertes y lesiones en un 50% hacia el año 2020, en línea con el Plan Mundial por la Seguridad Vial aprobado por Naciones Unidas en el marco de su Resolución 74/299 que declaró al periodo 2021-2030 como Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial, donde determinaron lo siguiente:

- *Objetivo Prioritario 1: Constituir la estructura institucional pública y privada óptima para una movilidad segura.*
- *Objetivo Prioritario 2: Reducir los comportamientos que generan riesgo de afectación a la vida de los usuarios viales en la movilidad.*
- *Objetivo Prioritario 3: Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales*
- *Objetivo Prioritario 4: Lograr las velocidades seguras para la protección de los usuarios viales.*
- *Objetivo Prioritario 5: Disponer de infraestructura segura para la movilidad.*
- *Objetivo Prioritario 6: Reducir el impacto socioeconómico y a la salud derivado de siniestros viales en las víctimas*

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
 LEY 1065/2021-CR, LEY QUE DECLARA EL
 DÍA DEL PEATÓN.



Fuente: El Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP)- Organismo internacional sin fines de lucro que promueve el transporte sustentable y equitativo a nivel global.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 1065/2021-CR, LEY QUE DECLARA EL
DÍA DEL PEATÓN.

De este análisis se infiere que es necesario tomar en cuenta las recomendaciones de las diversas áreas técnicas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su opinión al Proyecto de Ley 1065-CR, en virtud de **optimizar el objeto** propuesto en el proyecto, el cual debería estar orientado a que las familias conozcan la importancia del tratamiento de la pirámide de la movilidad urbana sostenible, reduciendo las consecuencias que generan los siniestros de tránsito sobre las vidas humanas (objetivo estratégico - impacto), a través de acciones estratégicas (acciones concretas para medir el resultado); así como, debe comprender un análisis partiendo de la premisa que el derecho de tránsito o de locomoción es un atributo con amplios alcances.

IV.2 Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la propuesta legislativa

La presente iniciativa legislativa tiene un objetivo loable y digno de aplaudir al buscar declarar cada tercer domingo de setiembre de cada año como el Día del Peatón, con el fin de promover el uso de transportes limpios y mitigar la contaminación del aire a causa de la emisión de gases contaminantes provenientes de la combustión por vehículos automotores que usan como combustible los derivados del petróleo, con la finalidad de promover la buena salud de la población a través de caminatas, mitigando los efectos de la contaminación del aire y promover el uso de transportes limpios o libres de contaminación.

Siendo importante resaltar los aspectos que todo buen peatón debe saber.⁶

1. Circula siempre por la acera o vereda.
2. Antes de cruzar, mira a ambos lados.
3. Antes de cruzar, establece contacto visual con el conductor.
4. Usa las líneas peatonales para cruzar las calles.
5. Si las líneas peatonales (cruce peatonal) no están pintadas, es recomendable cruzar por las esquinas.
6. En los cruces, respeta los semáforos y las indicaciones de la policía de tránsito.
7. Presta atención cuando pases cerca de estacionamientos.
8. No cruces por detrás de vehículos grandes.
9. No uses el celular o auriculares cuando transites por cruces.
10. En carreteras o vías rápidas, utiliza los puentes peatonales.

Siendo importante resaltar que en septiembre de 2020, la Asamblea General de la ONU adoptó la resolución 74/299 : "Mejora de la seguridad vial mundial", proclamando el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, con el ambicioso objetivo de prevenir al menos el 50% de las muertes y lesiones por accidentes para 2030. La OMS y las comisiones regionales de la ONU, en cooperación con otros socios, han desarrollado un Plan Global para la Década de Acción.

⁶ <https://limaenruta.pe/todos-somos-peatones-conoce-la-importancia-del-dia-mundial-del-peaton>

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 1065/2021-CR, LEY QUE DECLARA EL
DÍA DEL PEATÓN.

Así lo especifican los datos aportados por la Dirección General de Tráfico y en relación a 2020: "Durante el año 2020 se han producido en las vías interurbanas 797 accidentes mortales en los que han fallecido 870 personas y otras 3.463 requirieron ingreso hospitalario, lo que supone un descenso de un 21 por ciento en el número de accidentes y fallecidos (-213 accidentes y -231 fallecidos) y un descenso del 22 por ciento en heridos graves (-970). Es la cifra de fallecidos más baja de la historia y la primera vez que el número de fallecidos en vías interurbanas es menor de 1.000, un hecho que hay que encuadrar en el contexto de la pandemia del COVID-19 y las limitaciones a la movilidad impuestas para frenar su propagación, que han reducido los desplazamientos un 25 por ciento y por consiguiente la siniestralidad vial".

Es importante normar en esta materia, para contribuir con el empoderamiento del **peatón**. La cosificación de las cifras, en ocasiones, nos lleva a olvidar que se trata de vidas humanas que se encuentran en riesgo ante una mala planificación urbanística o una conducción inapropiada.

En Estados Unidos en 1979 y propulsada por el promotor inmobiliario **Robert S. Davis**, que establece la construcción de las ciudades según el tiempo de caminar de los peatones. De esa manera, las urbes (por supuesto, las iniciadas desde cero) se diseñan de tal manera que sus puntos principales de servicio y de ocio se encuentren a una distancia cómoda para llevarla a cabo a pie. Si bien hasta ahora no se ha desarrollado de manera masiva, especialmente en Europa, con ciudades con siglos de historia y ya vertebradas previamente, los nuevos barrios que se están llevando a cabo tratan de establecer unos mínimos **sostenibles**. En primer lugar, a través del fomento del transporte público. En segundo, con espacios verdes y caminos amplios que permitan realizar las tareas básicas (como ir al colegio o al médico) a pie.

En esa línea, según el informe de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), que exige una reducción del 50% en el número de muertes por accidentes de tránsito para 2020, está lejos de ser suficiente.

Más de la mitad de las muertes mundiales por accidentes de tránsito corresponden a peatones, ciclistas y motociclistas, los llamados "usuarios vulnerables de la vía pública". Los peatones, ciclistas y conductores de vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas y sus pasajeros se conocen colectivamente como "usuarios vulnerables de la carretera" y representan la mitad de todas las muertes por accidentes de tráfico en todo el mundo. Una mayor proporción de usuarios vulnerables de las carreteras muere en los países de ingresos bajos que en los países de ingresos altos.

Para el cumplimiento de la presente norma se busca prohibir la circulación de todo tipo vehículos motorizados particulares y públicos que utilicen como combustible el petróleo y sus derivados, o combustibles fósiles, desde las 5 00 am. hasta las 7:00 pm, y promover el uso de transportes alternativo con energía limpia para la circulación de la población como;

**DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 1065/2021-CR, LEY QUE DECLARA EL
DÍA DEL PEATÓN.**

bicicletas, scooter, patines, patinetas, vehículos eléctricos y otros afines. Lo cual consideramos no adecuado, por tratarse de dos pretensiones diferentes una respecto a fortalecer una cultura de seguridad vial, evitando muertes y lesiones de los peatones, que pueden prevenirse a través de la planificación urbana y del diseño de carreteras que den prioridad a los peatones y a los vehículos que tienen en cuenta la seguridad de los peatones en su diseño. Y otra cosa es buscar normar en pro de mitigar los efectos de la contaminación ambiental, producto del consumo cada vez más elevado de energía a nivel mundial y la continuidad de los combustibles fósiles generan diversos impactos ambientales y resultan preocupantes para el desarrollo humano de las próximas décadas.

En su lugar como propuesta existen normas vinculadas a atender e impulsar la prohibición de vehículos contaminantes, para las cuestiones ambientales y sociales especialmente importantes como las normas ISO 9000, ISO 14000, ISO 22000 e ISO 31000 sobre sistemas de la gestión de la calidad, sistemas de gestión ambiental, sistemas de gestión de la seguridad alimentaria y gestión del riesgo, respectivamente, con el fin de promover el uso de transportes limpios y mitigar la contaminación del aire a causa de la emisión de gases contaminantes provenientes de la combustión por vehículos automotores que usan como combustible los derivados del petróleo.”⁷

En conclusión, es relevante la difusión del Día del Peatón que se propone que, donde deben ser parte las diversas entidades del Estado peruano y las empresas públicas y privadas a nivel nacional, que impulsen la difusión y la práctica del transporte alternativo y el cuidado del medio ambiente; sin embargo, no es viable la restricción de la libre circulación de la ciudadanía.

IV.3 Análisis del marco normativo y efecto de la vigencia de la norma

De acuerdo con lo señalado en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú, en concordancia con lo establecido en el artículo 76 del Reglamento del Congreso de la República, las iniciativas legislativas no pueden contener propuesta de creación ni aumento del gasto público, por lo que la iniciativa materia de estudio cumple con lo señalado en las normas legales antes citadas y no contraviene la Constitución Política del Perú, ni ninguna norma legal peruana, en este aspecto.

No obstante, algunos artículos de la iniciativa legislativa contenida en el presente documento no cumple con la finalidad propuesta. Además, perjudica el ordenamiento jurídico en concreto porque genera restricciones a la libertad y derechos.

⁷ Proyecto de ley 1065-CR/2021

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 1065/2021-CR, LEY QUE DECLARA EL
DÍA DEL PEATÓN.

IV.4 Análisis de las opiniones e información solicitadas

Opiniones solicitadas

Entidad consultada	N° de Oficio	Fecha	Respuesta
Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Oficio 0562-MTC Reiterativo: Oficio 966 y 966	31 de enero de 2022 16 de febrero de 2022 (reiteración)	
Ministerio de Educación	Oficio 0563-MINEDU	31 de enero de 2022 16 de febrero de 2022 (reiteración)	-
Ministerio de Cultura	Oficio 564-MINCUL	31 de enero de 2022 16 de febrero de 2022 (reiteración)	

Opiniones recibidas

Entidad emisora	N° de documento	Fecha
Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO 0061-2022-MTC	04 de abril de 2022
Ministerio de Cultura	OFICIO 0065-2022-MINCUL	04 de marzo de 2022
Ministerio de Educación	OFICIO 0069-MINEDU	07 de febrero 2022

Análisis de las opiniones recibidas

a) MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante el Oficio 0858-2022-MTC/04, remite su opinión en la cual concluye lo siguiente:

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 1065/2021-CR, LEY QUE DECLARA EL
DÍA DEL PEATÓN.

Se formulan una serie de observaciones y/o comentarios a fin de mejorar la propuesta, en atención a lo siguiente:

En relación al artículo 1 del proyecto normativo se aprecia que se propone declarar cada tercer domingo de setiembre de cada año como el Día del Peatón, aseveración -de carácter declarativa- congruente con la fecha mundial del día del peatón⁸, no obstante, ello, se recomienda optimizar el objetivo propuesto conforme se expone en las líneas siguientes.

Al respecto, el objetivo de la propuesta debería estar orientado a que las familias conozcan la importancia del tratamiento de la pirámide de la movilidad urbana sostenible, empero, consideramos de suma importancia, a través del objetivo optimizado, orientar los esfuerzos a reducir las consecuencias que generan los siniestros de tránsito sobre las vidas humanas (objetivo estratégico - impacto), a través de acciones estratégicas (acciones concretas para medir el resultado) tales como:

- ✦ *Mejorar la gobernanza del Sistema de Seguridad Vial,*
- ✦ *Mejorar las condiciones de seguridad de la infraestructura vial;*
- ✦ *Mejorar las condiciones de la seguridad vial de los vehículos*
- ✦ *Fortalecer la ciudadanía en seguridad vial; y,*
- ✦ *Mejorar la respuesta de atención de emergencia de víctimas de accidentes de tránsito.*

Dichas acciones estratégicas obran en calidad de acciones estratégicas del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial (2017-2021), aprobado con Decreto Supremo 019-2017-MTC, el mismo que será continuado y mejorado a través de la Política Nacional de Seguridad Vial, la cual está en proceso de evaluación por parte del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN).

*Señalan como alcance a la presente iniciativa que La Política Nacional de Seguridad Vial establecerá como objetivos, contribuir con la **meta de reducción de muertes y lesiones en un 50% hacia el año 2020**, en línea con el Plan Mundial por la Seguridad Vial aprobado por Naciones Unidas en el marco de su Resolución 74/299 que declaró al periodo 2021-2030 como Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial.*

- *Objetivo Prioritario 1: Constituir la estructura institucional pública y privada óptima para una movilidad segura.*
- *Objetivo Prioritario 2: Reducir los comportamientos que generan riesgo de afectación a la vida de los usuarios viales en la movilidad.*

⁸ Todos los 17 de agosto se celebra a nivel mundial el Día del Peatón, fecha instaurada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) debido a que se registró el primer accidente de tráfico que dejó una persona fallecida. El evento se suscitó en 1896 en Londres, Inglaterra, y la víctima se llamaba Bridget Driscoll (44), quien fue atropellada y sufrió un fuerte golpe en la cabeza que le ocasionó la muerte

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 1065/2021-CR, LEY QUE DECLARA EL
DÍA DEL PEATÓN.

- *Objetivo Prioritario 3: Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales*
- *Objetivo Prioritario 4: Lograr las velocidades seguras para la protección de los usuarios viales.*
- *Objetivo Prioritario 5: Disponer de infraestructura segura para la movilidad.*
- *Objetivo Prioritario 6: Reducir el impacto socioeconómico y a la salud derivado de siniestros viales en las víctimas*

*Aseveran, que se debe reconocer el transporte peatonal como modo de transporte sostenible, dadas sus ventajas en materia económica, ambiental, social, de salud pública y bienestar, de acuerdo a lo expuesto en el Lineamiento 1.1. de la Política Nacional de Transporte Urbano Sostenible, aprobada por Decreto Supremo **012- 2019-MTC**, el cual busca priorizar el transporte público y los modos alternativos, sobre el transporte particular, en beneficio de los usuarios y ciudadanos en general.*

Como recomendación, conforme a lo expuesto en los párrafos que anteceden se sugiere una redacción que busque comprender mayores elementos u aspectos que el planteamiento orientado sólo en el elemento ambiental de acuerdo a una fórmula similar, de acuerdo al texto siguiente:

“Declárese cada tercer domingo de setiembre de cada año como el “Día del Peatón”, con el objetivo de orientar los esfuerzos a reducir las consecuencias que generan los siniestros de tránsito sobre las vidas humanas y reconocer el transporte peatonal como modo de transporte sostenible con beneficios en materia económica, ambiental, social, de salud pública y bienestar de la salud en general”.

Del análisis, esta comisión coincide con estos alcances, ya que debería delimitarse correctamente el objetivo principal destacando la importancia de difundir una cultura vial, reforzar el uso de los espacios peatonales, promover el respeto, así como recordar las obligaciones que implica la circulación a pie. Es decir, resaltar el propósito de concientizar e incentivar la convivencia armónica en la vía pública, reforzar el buen uso de los espacios peatonales, promover políticas de movilidad sustentable y recordar las ventajas y obligaciones que implica tener el derecho a la libre circulación.

Respecto al artículo 3 referido a la prohibición expresa de la circulación de vehículos particulares y públicos, se sugiere un mejor análisis y evaluación ya que se trata de restringir el ejercicio al derecho a la libertad de tránsito de cualquier ciudadano, por tanto, la exposición de motivos debe profundizar en la restricción temporal, basada en los principios de razonabilidad y proporcionalidad.

*Se profundiza, indicando en que el proyecto normativo debe comprender un análisis partiendo de la premisa que el derecho de tránsito o de locomoción, **bajo el término circulación**, como atributo con amplios alcances.*

Asimismo, se debe evaluar la propuesta de artículo 4 referida a sanciones y la única Disposición Complementaria Final que alude a la autorización excepcional para la circulación en casos de emergencia y propias de control de cumplimiento de la norma propuesta.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 1065/2021-CR, LEY QUE DECLARA EL
DÍA DEL PEATÓN.

En esta línea, el artículo 7 referido a las entidades encargadas del cumplimiento de la norma deberá ser precisada señalándose que será con cargo al presupuesto institucional de cada entidad, debido a que el Congreso no puede vulnerar el artículo 79 de la Constitución Política del Perú concordante con el numeral 2 del artículo 76 del Reglamento del Congreso referido a que los Congresistas no tienen iniciativa para crear ni aumentar el gasto público.

*En consecuencia, las normas que establecen una declaración, **no imponen ninguna obligación jurídica al Poder Ejecutivo**, por el contrario, solo buscan declarar la importancia de lo que proponen orientado al cumplimiento de un objetivo; no obstante, el proyecto de Ley analizado como se ha mencionado establece, **en su artículo 7, mandatos que afectan las competencias del MTC y autoridades regionales y locales**, en razón que las actividades orientadas al cumplimiento del objeto de la norma propuesta deberán realizarse, con la precisión, que correrán con cargo al presupuesto institucional asignado, dado que cuentan con competencias compartidas para cumplir con el objetivo de la norma propuesta*

Según la opinión de la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio de Transporte consideran lo siguiente:

- Los artículos 4 y 6 de la Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, señalan lo siguiente:

"Artículo 4.- Ámbito de competencia

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones es competente de manera exclusiva en las siguientes materias: a) Aeronáutica civil.

b) Infraestructura de transportes de alcance nacional e internacional.

c) Servicios de transporte de alcance nacional e internacional.

d) Infraestructura y servicios de comunicaciones."

- Asimismo, el artículo 7 de la Ley antes citada, establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el marco de sus competencias compartidas, cumple, entre otras, la función de planear, regular, gestionar, ejecutar, supervisar y evaluar la infraestructura vial, **ferroviaria, aeroportuaria**, portuaria y vías navegables, en el ámbito de su competencia.
- Por su parte, el artículo 16 de la **Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre** señala que el MTC es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, correspondiéndole dictar los reglamentos nacionales establecidos en la Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito e interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre definidos en la Ley y sus reglamentos nacionales, así como velar porque se dicten las medidas necesarias para su cumplimiento en todos los niveles funcionales y territoriales del país.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 1065/2021-CR, LEY QUE DECLARA EL
DÍA DEL PEATÓN.

- Por otro lado, el artículo 41 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo 016-2009-MTC, ratifica la competencia del MTC como órgano rector a nivel nacional, en materia de tránsito terrestre y distingue entre competencias normativas y de gestión.

Entre las competencias normativas puede:

- Evaluar y actualizar el Reglamento Nacional de Tránsito y dictar sus normas complementarias;
 - Interpretar los principios del tránsito terrestre definidos en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y su Reglamento,
 - Velar por que se dicten las medidas necesarias para su cumplimiento en todos los niveles funcionales y territoriales del país.
- Mediante Resolución Ministerial 658-2021 MTC/01, se aprobó el Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del MTC, en adelante el ROF, cuyo artículo 2 establece que el MTC ejerce jurisdicción en el ámbito nacional, regional y local, como ente rector del sector Transportes y Comunicaciones, en el marco de sus competencias exclusivas y compartidas que le otorga la Ley N° 29370.
- De las normas precitadas, se desprende que el MTC, en su calidad de ente rector en materia de tránsito terrestre y seguridad vial, **puede emitir opinión sobre el Proyecto de Ley N° 1065/2021-CR, “Ley que declara el Día del Peatón”,** máxime si en el ejercicio de sus competencias se interrelaciona con **autoridades nacionales, regionales y locales para promover y fomentar actividades de orientación sobre los deberes y derechos de los peatones** y, por ende, promover la mejora de las condiciones de la movilidad urbana.

Respecto de la técnica legislativa y calidad normativa del Proyecto de Ley

Con relación a la estructura del Proyecto de Ley y su Exposición de Motivos, recomiendan considerar de manera referencial, lo dispuesto en el artículo 2 del **Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa**, aprobado con Decreto Supremo N° 008-2006-JUS, con relación al análisis sobre la constitucionalidad o legalidad de la iniciativa planteada en concordancia con el resto de normas vigentes en el ordenamiento jurídico nacional y, sobre la cuantificación de los impactos y efectos que tiene la propuesta normativa, por lo que en la Exposición de Motivos se debe precisar que las actividades a fomentar se realizarán con cargo al presupuesto institucional de las entidades vinculadas, toda vez que las normas de carácter declarativo⁹ no imponen

⁹ En la Consulta Jurídica N° 024-2018-JUS/DGDNCR, de fecha 12 de junio de 2018, la Dirección General de Desarrollo Normativo y Calidad Regulatoria del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, opinó que las normas declarativas representan una vinculación política más no jurídica del Poder Ejecutivo e implican básicamente una autorización para implementar una determinada política, pero no implementan de por sí la política en cuestión, por lo que, la norma declarativa no afecta las competencias de este Poder del Estado y; por lo tanto, no generan impacto económico en el presupuesto estatal, debido a que no imponen ninguna obligación jurídica.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 1065/2021-CR, LEY QUE DECLARA EL
DÍA DEL PEATÓN.

ninguna obligación jurídica respecto a actos administrativos que corresponden al Poder Ejecutivo, a fin de no debe contravenir lo regulado en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú¹⁰.

De este análisis se infiere que es necesario tomar en cuenta las recomendaciones de las diversas áreas técnicas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, optimizándose el objeto propuesto en el proyecto, el cual debería estar orientado a que las familias conozcan la importancia del tratamiento de la pirámide de la movilidad urbana sostenible, reduciendo las consecuencias que generan los siniestros de tránsito sobre las vidas humanas (objetivo estratégico - impacto), a través de acciones estratégicas (acciones concretas para medir el resultado); así como, debe comprender un análisis partiendo de la premisa que el derecho de tránsito o de locomoción es un atributo con amplios alcances y se encuentra sometido a una serie de límites o restricciones en su ejercicio.

CONCLUSIONES:

Por lo anteriormente expuesto, desde el punto de vista legal y teniendo en cuenta lo señalado por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal. El MTC opina que el Proyecto de Ley 1065/2021- CR, "Ley que declara el Día del Peatón", presenta observaciones, debiendo considerar los aspectos manifestados anteriormente.

En relación al artículo 1 del proyecto normativo se aprecia que se propone declarar cada tercer domingo de setiembre de cada año como el Día del Peatón, aseveración *de carácter declarativa*- congruente con la fecha mundial del día del peatón¹¹, no obstante ello, se recomienda optimizar el objetivo propuesto conforme se expone en las líneas siguientes.

Al respecto, el objetivo de la propuesta debería estar orientado a que las familias conozcan la importancia del tratamiento de la pirámide de la movilidad urbana sostenible, empero, consideramos de suma importancia, a través del objetivo optimizado, orientar los esfuerzos a reducir las consecuencias que generan los siniestros de tránsito sobre las vidas humanas (objetivo estratégico - impacto), a través de acciones estratégicas (acciones concretas para medir el resultado).

Constitución Política del Perú

"Artículo 79.- Restricciones en el Gasto Público"

Los representantes ante el Congreso no tienen iniciativa para crear ni aumentar gastos públicos, salvo en lo que se refiere a su presupuesto".

¹⁰ Todos los 17 de agosto se celebra a nivel mundial el Día del Peatón, fecha instaurada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) debido a que se registró el primer accidente de tráfico que dejó una persona fallecida. El evento se suscitó en 1896 en Londres, Inglaterra, y la víctima se llamaba Bridget Driscoll (44), quien fue atropellada y sufrió un fuerte golpe en la cabeza que le ocasionó la muerte.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 1065/2021-CR, LEY QUE DECLARA EL
DÍA DEL PEATÓN.

Conforme a lo expuesto, sugieren una redacción que busque comprender mayores elementos u aspectos que el planteado *-orientado sólo en el elemento ambiental-* de acuerdo a una fórmula similar, de acuerdo al texto siguiente:

"Declárese cada tercer domingo de setiembre de cada año como el "Día del Peatón", con el objetivo de orientar los esfuerzos a reducir las consecuencias que generan los siniestros de tránsito sobre las vidas humanas y reconocer el transporte peatonal como modo de transporte sostenible con beneficios en materia económica, ambiental, social, de salud pública y bienestar de la salud en general".

Indican también tener en cuenta que el proyecto normativo se ha redactado a manera de una norma declarativa, categoría empleada en el ordenamiento jurídico para declarar la importancia de difundir una cultura vial, reforzar el uso de los espacios peatonales, promover el respeto, así como recordar las obligaciones que implica la circulación a pie, y tiene como propósito concientizar sobre la convivencia armónica en la vía pública, reforzar el buen uso de los espacios peatonales, promover políticas de movilidad sustentable y recordar las ventajas y obligaciones que implica tener el derecho a la libre circulación.

En relación al artículo 3 referido a la prohibición expresa de la circulación de vehículos particulares y públicos debe ser analizada y evaluada por restringir el ejercicio al derecho a la libertad de tránsito de cualquier ciudadano, por tanto, la exposición de motivos debe profundizar en la restricción temporal, basada en los principios de razonabilidad y proporcionalidad.

Asimismo, el proyecto normativo debe comprender un análisis partiendo de la premisa que el derecho de tránsito o de locomoción *-en el caso del proyecto, bajo el término circulación-* es un atributo con amplios alcances y, se encuentra, sin embargo, por mandato expreso de la propia Constitución y conforme a los criterios recogidos por diversos instrumentos internacionales, sometido a una serie de límites o restricciones *-de dos (02) clases explícitas¹² o implícitas¹³-* en su ejercicio.

Considerando lo expuesto, se debe evaluar la propuesta de artículo 4 referida a sanciones y la única Disposición Complementaria Final que alude a la autorización excepcional para la circulación en casos de emergencia y propias de control de cumplimiento de la norma propuesta.

Por último, en atención a la fórmula declarativa en que ha sido propuesto el proyecto normativo, amerita mencionar las propuestas declarativas configuran conceptos

¹² Las restricciones explícitas se encuentra reconocidas de modo expreso y pueden estar referidas tanto a supuestos de tipo ordinario, como los enunciados por el inciso 11 del artículo 2° de la Constitución (mandato judicial, aplicación de la ley de extranjería o razones de sanidad), como a supuestos de tipo extraordinario (los previstos en los incisos 1 y 2 del artículo 137° de la Constitución, referidos a los estados de emergencia y de sitio, respectivamente).

¹³ Las restricciones implícitas, a diferencia de las explícitas, resultan mucho más complejas en cuanto a su delimitación, aunque no son, por ello, inexistentes o carentes de base constitucional. Se trata, en tales supuestos, de vincular el derecho a la libertad de tránsito con otros derechos o bienes constitucionalmente relevantes, a fin de poder determinar, dentro de una técnica de ponderación, cuál de todos ellos es el que, en determinadas circunstancias debe prevalecer.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 1065/2021-CR, LEY QUE DECLARA EL
DÍA DEL PEATÓN.

considerados por la doctrina como “conceptos jurídicos indeterminados”¹⁴, los cuales requieren que la administración realice necesariamente decisiones de política administrativa y valoraciones acerca de qué es más conveniente para la satisfacción del interés público¹⁵. De esta forma, las leyes que tienen el carácter de “declarativo” son generalmente normas declarativas que constituyen una afirmación pura y simple de un mandato sin requisitos ni supuestos previos y, por lo tanto, no se adecúan a la fórmula general siendo dictadas como afirmaciones válidas por sí mismas, más que como hipótesis de que a tal supuesto debe seguir tal consecuencia¹⁶.

Así, autores como Rubio Correa señalan que *“Dichas normas no son imperativas, sino que constituyen, básicamente, una guía de conducta que el Gobierno debe tomar en cuenta dentro de sus programas en la medida de lo posible”*.

Sobre el carácter “declarativo” de este tipo de leyes, la Dirección General de Desarrollo Normativo y Calidad Regulatoria del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, ha opinado que las normas declarativas representan una vinculación política más no jurídica del Poder Ejecutivo e implican básicamente una autorización para implementar una determinada política, pero no implementan de por sí la política en cuestión, por lo que, la norma declarativa no afecta las competencias de este Poder del Estado y; por lo tanto, no generan impacto económico en el presupuesto estatal, debido a que no imponen ninguna obligación jurídica⁸.

En esta línea, el artículo 7 referido a las entidades encargadas del cumplimiento de la norma deberá ser precisada señalándose que será con cargo al presupuesto institucional de cada entidad, debido a que el Congreso no puede vulnerar el artículo 79 de la Constitución Política del Perú concordante con el numeral 2 del artículo 76 del Reglamento del Congreso referido a que los Congresistas no tienen iniciativa para crear ni aumentar el gasto público.

En consecuencia, las normas que establecen una «declaración» no imponen ninguna obligación jurídica al Poder Ejecutivo, por el contrario, solo buscan declarar la importancia de lo que proponen orientado al cumplimiento de un objetivo; no obstante, el proyecto de Ley analizado como se ha mencionado establece, en su artículo 7, mandatos que afectan las competencias del MTC y autoridades regionales y locales, en razón que las actividades orientadas al cumplimiento del objeto de la norma propuesta deberán realizarse, con la

¹⁴ TAMAYO YAÑEZ, Sergio. *Conceptos jurídicos indeterminados e interpretación constitucional*. Lima, ARA Editores E.I.R.L. 2009. Pág. 40. El citado autor, nos ofrece las siguientes referencias doctrinales: para García de Enterría «son conceptos en los que la medida concreta para la aplicación de los mismos en un caso particular no nos la resuelve o determina con exactitud la propia Ley que los ha creado y de cuya aplicación se trata», para García Trevijano «se aplican según las circunstancias del lugar y del momento», para Henke «son aquellos elementos legales cuyo contenido sólo queda fijado con exactitud a través de la concreción judicial», para Engisch «es un concepto cuyo contenido y alcance es en gran medida incierto» Por otro lado, para Bacigalupo «en estos casos la decisión sobre la aplicación del concepto que proceda la ha de adoptar el propio aplicador (la Administración) con arreglo a criterios necesariamente ajenos al concepto (criterios extra semánticos) y, por ende, conforme a criterios extrajurídicos».

¹⁵ GONZÁLES BARRÓN, Gunther, “En defensa de la Ley N° 29329, sobre expropiación para titulación de posesiones informales”.

¹⁶ RUBIO CORREA, Marcial, *el sistema Jurídico, Introducción al Derecho*, Fondo Editorial Universidad Católica del Perú. Consulta Jurídica N° 024-2018-JUS/DGDNCR, de fecha 12 de junio de 2018.

**DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 1065/2021-CR, LEY QUE DECLARA EL
DÍA DEL PEATÓN.**

precisión, que correrán con cargo al presupuesto institucional asignado, dado que cuentan con competencias compartidas para cumplir con el objetivo de la norma propuesta.

Respecto a la técnica legislativa y calidad normativa del Proyecto de Ley

De la revisión del Proyecto de Ley y su Exposición de Motivos, en lo que respecta a la estructura, se recomienda considerar de manera referencial lo dispuesto en el artículo 2 del Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, aprobado con Decreto Supremo N° 008-2006-JUS, con relación al análisis sobre la constitucionalidad o legalidad de la iniciativa planteada en concordancia con el resto de normas vigentes en el ordenamiento jurídico nacional y, sobre la cuantificación de los impactos y efectos que tiene la propuesta normativa, por lo que en la Exposición de Motivos se debe precisar que las actividades a fomentar se realizarán con cargo al presupuesto institucional de las entidades vinculadas, toda vez que las normas de carácter declarativo no imponen ninguna obligación jurídica respecto a actos administrativos que corresponden al Poder Ejecutivo, a fin de no debe contravenir lo regulado en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú.

b) MINISTERIO DE CULTURA

El Ministerio de Cultura, mediante el Oficio 0065-2022-DM/MC, remite su opinión en la cual concluye lo siguiente:

Conforme al artículo 4 de la Ley N° 29565, Ley de creación del Ministerio de Cultura, las áreas programáticas de acción sobre las cuales este ejerce sus competencias, funciones y atribuciones para el logro de los objetivos y metas del Estado son:

- a) Patrimonio Cultural de la Nación, material e inmaterial;
- b) Creación cultural contemporánea y artes vivas;
- c) Gestión cultural e industrias culturales; y
- d) Pluralidad étnica y cultural de la Nación.

Además, el artículo 5 de la referida norma, establece que el Ministerio de Cultura es el organismo rector en materia de cultura y ejerce competencia, exclusiva y excluyente, respecto de otros niveles de gobierno en todo el territorio nacional, en:

- a) La formulación, planeación, dirección, coordinación, ejecución, supervisión, evaluación y fiscalización de las políticas nacionales y sectoriales del Estado en materia de cultura, aplicables y de cumplimiento en todos los niveles de gobierno y por todas las entidades del sector cultura.

**DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 1065/2021-CR, LEY QUE DECLARA EL
DÍA DEL PEATÓN.**

- b) La formulación de planes, programas y proyectos nacionales en el ámbito de su sector para la promoción, defensa, protección, difusión y puesta en valor de las manifestaciones culturales.
- c) El dictado de normas y lineamientos técnicos para la adecuada ejecución y supervisión de la política sectorial, la gestión de los recursos del Ministerio de Cultura y para el otorgamiento y reconocimiento de derechos, la sanción, fiscalización y ejecución coactiva en las materias de su competencia. d) El seguimiento y evaluación respecto del desempeño y logros alcanzados a nivel nacional, regional y local sobre sus áreas programáticas de acción y la política de Estado en materia de cultura.
- d) e) La aplicación de las políticas nacionales en materia de cultura considerando a los gobiernos regionales, gobiernos locales y organismos privados que operan en el campo de la cultura. f) La implementación y administración del sistema de registros nacionales relativo a los bienes de patrimonio cultural, creadores, productores de arte, de especialidades afines, de las manifestaciones culturales; y de personas naturales y jurídicas que realizan actividades culturales.
- e) g) El fortalecimiento de las capacidades de gestión y promoción cultural a nivel nacional, regional y local.
- f) h) La promoción de la participación activa de las diversas organizaciones u organismos de la sociedad peruana en la formulación, ejecución, seguimiento y evaluación de los planes y programas nacionales en materia cultural.
- g) i) La promoción de la creación cultural en todos sus campos, el perfeccionamiento de los creadores y gestores culturales y el desarrollo de las industrias culturales.
- h) j) El diseño, conducción y supervisión de los sistemas funcionales en el ámbito de la cultura asegurando el cumplimiento de las políticas públicas sectoriales de acuerdo a las normas de la materia. k) Las demás que señala la ley.

CONCLUSIÓN:

A partir de lo señalado, indican que no le corresponde al Ministerio de Educación evaluar la viabilidad del Proyecto de Ley N° 1065/2021-CR, dado que no es competencia de dicho Ministerio pronunciarse para declarar cada tercer domingo de setiembre de cada año como el Día del Peatón, con el fin de promover el uso de transportes limpios y mitigar la contaminación del aire a causa de la emisión de gases contaminantes provenientes de la combustión por vehículos automotores que usan

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 1065/2021-CR, LEY QUE DECLARA EL
DÍA DEL PEATÓN.

como combustible los derivados del petróleo, lo cual va más allá de sus funciones rectoras.

i) MINISTERIO DE EDUCACIÓN

El Ministerio de Educación, mediante el Oficio 00061-2022-MINEDU/DM, remite su opinión en la cual concluye lo siguiente:

Conforme con el literal g) del artículo 65 del Reglamento de Organización y Funciones del MINEDU, aprobado por Decreto Supremo N° 001-2015-MINEDU, corresponde a esta oficina emitir opinión jurídica respecto de los proyectos y autógrafas de Ley; motivo por el cual, no es pertinente emitir opinión en el presente caso.

El Proyecto de Ley propone declarar cada tercer domingo de setiembre de cada año como el Día del Peatón, con el fin de promover el uso de transportes limpios y mitigar la contaminación del aire a causa de la emisión de gases contaminantes provenientes de la combustión por vehículos automotores que usan como combustible los derivados del petróleo. El artículo 2 señala que la finalidad es promover la buena salud de la población a través de caminatas y el trote, del mismo modo, mitigar la contaminación del aire y promover el uso de transportes limpios o libres de contaminación

Respecto a ello indican que no le corresponde al Ministerio de Educación evaluar la viabilidad del Proyecto de Ley N° 1065/2021-CR, dado que no es competencia de este Ministerio pronunciarse para declarar cada tercer domingo de setiembre de cada año como el Día del Peatón, con el fin de promover el uso de transportes limpios y mitigar la contaminación del aire a causa de la emisión de gases contaminantes provenientes de la combustión por vehículos automotores que usan como combustible los derivados del petróleo, lo cual va más allá de sus funciones rectoras.

IV.5 Análisis costo beneficio

ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

Actores	Beneficios	Costos
Población	La medida propuesta buscará, mediante la declaración del día del peatón, sensibilizar a la población en el cuidado del medio ambiente,	

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 1065/2021-CR, LEY QUE DECLARA EL
DÍA DEL PEATÓN.

	el uso de transporte con energía limpia y promover una vida más saludable para las personas. • La medida propuesta visibilizará las carencias que tienen la población sobre educación vial con el objetivo de corregirla y reformarla para fortalecer la protección a la integridad de los peatones. • La medida propuesta recordará a los peatones de cuáles son sus deberes y derechos ya que la movilidad a pie implica una serie de responsabilidades que se deben cumplir como el respeto a las señales de tránsito, ver en ambas direcciones antes de cruzar la pista, respetar al agente de tránsito cuando controle el tráfico y demás normas de conducta. • La medida propuesta incentivará la cultura vial para peatones, conductores y de agentes de la circulación vial.	
Empresas	• La medida propuesta incluirá en sus esfuerzos de sensibilización a todo tipo de empresas que hacen uso de las vías nacionales, asegurándose de brindar un tránsito mucho menos peligroso para los peatones.	
Estado	• Respetará y cumplirá el artículo el inciso 11 del artículo 2 de la Constitución Política del Perú que reconoce el derecho a la libertad de tránsito.	

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 1065/2021-CR, LEY QUE DECLARA EL
DÍA DEL PEATÓN.

IV.6 Vinculación con la Agenda Legislativa y las Políticas del Estado del Acuerdo Nacional

Esta iniciativa está vinculada a las siguientes políticas de estado: Política del Estado, Erradicación de la Violencia y Fortalecimiento del Civismo y de la Seguridad Ciudadana y la Novena Política de Estado Política de Seguridad Nacional

- **QUINTA POLÍTICA DEL ESTADO.** Gobierno en función de objetivos con planeamiento estratégico, prospectiva nacional y procedimientos transparentes.
- **SÉPTIMA POLÍTICA DEL ESTADO.** Erradicación de la Violencia y Fortalecimiento del Civismo y de la Seguridad Ciudadana y la Novena Política de Estado Política de Seguridad Nacional
- **OCTAVA POLÍTICA DEL ESTADO.** Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú.

V. CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda LA **APROBACION** del Proyecto de Ley 1065/2021-CR con el siguiente Texto Sustitutorio.

LEY QUE DECLARA EL DÍA DEL PEATÓN

Artículo único. Declaración del Día del Peatón

Se declara el tercer domingo de setiembre de cada año, como el Día del Peatón, con el fin de promover el uso de transportes limpios y mitigar la contaminación del aire a causa de la emisión de gases contaminantes provenientes de la combustión por vehículos automotores que usan como combustible los derivados del petróleo.

Dese cuenta.
Sala de Comisión
Lima, junio de 2022.



Firmado digitalmente por:
SOTO REYES Alejandro FAU
20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 16/06/2022 13:04:26-0500

MIEMBROS TITULARES



1. SOTO REYES ALEJANDRO
Presidente
(Alianza para el Progreso)

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
 “Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
 LEY 1065/2021-CR, LEY QUE DECLARA EL
 DÍA DEL PEATÓN.



2. ELERA GARCÍA, WILMAR ALBERTO
 Vicepresidente
 (Somos Perú-Partido Morado)



Firmado digitalmente por:
 ARAGON CARREÑO Luis Angel
 FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 20/06/2022 11:45:36-0500



3. ARAGÓN CARREÑO, LUIS ÁNGEL
 Secretario
 (Acción Popular)



4. AMURUZ DULANTO, JESSICA ROSSELLI
 (Avanza País-Partido de Integración Social)



5. HERRERA MEDINA, NOELIA ROSSVITH
 (Renovación Popular)



6. JIMÉNEZ HEREDIA, DAVID JULIO
 (Fuerza Popular)



7. MEDINA MINAYA, ESDRAS RICARDO
 (Renovación Popular)



8. MONTALVO CUBAS, SEGUNDO TORIBIO
 (Perú Libre)



9. OBANDO MORGAN, AURISTELA ANA
 (Fuerza Popular)



Firmado digitalmente por:
 MEDINA MINAYA Esdras
 Ricardo FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 28/06/2022 10:50:45-0500



Firmado digitalmente por:
 ARAGON CARREÑO Luis Angel
 FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 20/06/2022 11:45:36-0500

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

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

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 1065/2021-CR, LEY QUE DECLARA EL
DÍA DEL PEATÓN.



10. OLIVOS MARTÍNEZ, LESLIE VIVIAN
(Fuerza Popular)



11. PAREDES CASTRO, FRANCIS JHASHMINA
(Perú Libre)



12. PAREDES PIQUÉ, SUSEL ANA MARÍA
(Somos Perú-Partido Morado)
(Cupo cedido por Juntos por el Perú)



13. PARIONA SINCHE, ALFREDO
(Perú Libre)



14. QUISPE MAMANI, WILSON RUSBEL
(Perú Libre)



15. SOTO PALACIOS, WILSON
(Acción Popular)



16. TELLO MONTES, NIVARDO EDGAR
(Perú Libre)



17. TRIGOZO REÁTEGUI, CHERYL
(Alianza para el Progreso)

MIEMBROS ACCESITARIOS

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

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

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 1065/2021-CR, LEY QUE DECLARA EL
DÍA DEL PEATÓN.



1. ALEGRÍA GARCÍA, LUIS ARTURO
(Fuerza Popular)



2. ALVA ROJAS, CARLOS ENRIQUE
(Acción Popular)



3. BARBARÁN REYES, ROSANGELLA ANDREA
(Fuerza Popular)



4. CASTILLO RIVAS, EDUARDO ENRIQUE
(Fuerza Popular)



5. CORDERO JON TAY, MARÍA DEL PILAR
(Fuerza Popular)



6. CUETO ASERVI, JOSÉ ERNESTO
(Renovación Popular)



7. CUTIPA CCAMA, VÍCTOR RAÚL
(Perú Libre)



8. DÍAZ MONAGO, FREDDY RONALD
(Alianza para el Progreso)



9. ESPINOZA VARGAS, JHAEC DARWIN
(Acción Popular)

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 1065/2021-CR, LEY QUE DECLARA EL
DÍA DEL PEATÓN.



10. FLORES ANCACHI, JORGE LUIS
(Acción Popular)



11. GUERRA GARCÍA CAMPOS, HERNANDO
(Fuerza Popular)



12. GUTIÉRREZ TICONA, PAUL SILVIO
(Perú Libre)



13. LÓPEZ UREÑA, ILICH FREDY
(Acción Popular)



14. MORI CELIS, JUAN CARLOS
(Acción Popular)



15. REVILLA VILLANUEVA, CÉSAR MANUEL
(Fuerza Popular)



16. SALHUANA CAVIDES, EDUARDO
(Alianza para el Progreso)



17. YARROW LUMBRERAS, NORMA MARTINA
(Avanza País-Partido de Integración Social)



18. ZETA CHUNGA, CRUZ MARÍA
(Fuerza Popular)



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”

**DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 1065/2021-CR, LEY QUE DECLARA EL
DÍA DEL PEATÓN.**

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Período Ordinario de Sesiones 2021 – 2022

ACTA DE LA VIGÉSIMA PRIMERA SESIÓN ORDINARIA SEMIPRESENCIAL, REALIZADA EN LA SALA VI DEL EDIFICIO VÍCTOR RAÚL HAYA DE LA TORRE Y A TRAVÉS DE LA PLATAFORMA DE MICROSOFT TEAMS

Lima, 10 de junio de 2022

En Lima, en la Sala VI del Edificio Víctor Raúl Haya de la Torre y en la plataforma virtual Microsoft Teams del Congreso de la República, siendo las diez horas con diez minutos de la mañana del día, viernes 10 de junio del año dos mil veinte y dos, se dio inicio, a la vigésima primera sesión ordinaria semipresencial, bajo la presidencia del congresista **Soto Reyes, Alejandro**, contando con el quórum reglamentario de los **congresistas titulares**: Aragón Carreño, Luis Ángel; Herrera Medina, Noelia; Jiménez Heredia, David; Medina Minaya, Esdras; Paredes Castro, Francis; Paredes Piqué Susel; Pariona Sinche, Alfredo y Tello Montes, Edgar.

Con licencia, los congresistas: Olivos Martínez, Leslie Vivian; Amuruz Dulanto, Rosselli; Obando Morgan, Auristela; Soto Palacios, Wilson y Trigozo Reátegui Cheryl.

APROBACIÓN DEL ACTA

El **señor presidente**, puso en consideración de los señores congresistas miembros de la comisión el Acta de la vigésima sesión ordinaria semipresencial de la Comisión de Transportes y Comunicaciones para el periodo legislativo 2021 - 2022, celebrada el día 03 de junio de 2022. Y el Acta de la primera sesión extraordinaria, semipresencial de la Comisión de Transportes y Comunicaciones para el periodo legislativo 2021 - 2022, celebrada el 06 de junio de 2022.

Habiéndose aprobado por UNANIMIDAD.



SECCIÓN DESPACHO

PROYECTOS DE LEY INGRESADOS A LA COMISIÓN

El señor presidente, informó que han ingresado a la comisión los Proyectos de Ley: 2181, 2182, 2183 y 2210, cuya sumilla figura en la agenda que se ha enviado oportunamente a cada uno de los integrantes de esta comisión, para su conocimiento, vía correo electrónico.

Pasen, los referidos proyectos a la secretaría de la comisión para que sigan su trámite correspondiente.

Asimismo, indicó que se han remitido vía correo electrónico a los despachos de cada integrante de esta comisión, **para su conocimiento** la relación de documentos ingresados y remitidos a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, desde el 2 al 9 de junio del presente año.

INFORMES

INFORMES DE LOS SEÑORES CONGRESISTAS

No hubo informes, ni pedidos en esta sesión.

ORDEN DEL DIA

Como primer punto del debate se tuvo el predictamen recaído en el **Proyecto de Ley 1339/2021-CR**, por el que se propone la ley que amplía la cobertura del beneficio del medio pasaje a todos los días de la semana.

...Finalizado el debate, se procedió a votar.

Los congresistas que emitieron su voto favorable fueron los siguientes: Soto Reyes, Aragón Carreño, Medina Minaya, Paredes Castro, Paredes Piqué, Soto Palacios y Tello



Montes. Se abstuvieron los congresistas: Jiménez Heredia y Pariona Sinche. No hubo votos en contra.

En consecuencia, se aprobó el predictamen **1339/2021-CR**, por mayoría de los congresistas presentes.

Seguidamente, se puso a debate el predictamen de inhibición recaído en el **Proyecto de Ley 1589/2021-CR**, por el que se propone la ley que establece la formalización empresarial, acceso al sistema de seguridad social de salud y pensionario de los prestadores de servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores denominados mototaxi.

El contenido del predictamen recaído en la propuesta legislativa analizada tiene como finalidad única establecer derechos de seguridad social en materia de salud en favor de los prestadores de servicios de transporte público especial de pasajeros de vehículos menores (mototaxi) y derechos de seguridad social en materia de pensiones para los mismos.

En este sentido, el objeto de la propuesta está principalmente referida a materia laboral y social. De esta forma, pese a que se trataría de un conjunto de servicios prestados y regulados en el sector de transportes, la finalidad de la propuesta es modificar los regímenes de servicios de prestación de servicios en lo que se refiere al régimen laboral y los derechos que nacerían de dicho aspecto; por tanto, no corresponde que la Comisión de Transportes y Comunicaciones dictamine el tema de fondo del presente proyecto de ley.

Intervino la Congresista **Noelia Herrera Medina**, solicitando se invite a la presidenta de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao.

...Finalizado el debate, se procedió a votar.

Los congresistas que emitieron su voto favorable fueron los siguientes: Soto Reyes, Aragón Carreño, Herrera Medina, Jiménez Heredia, Medina Minaya, Paredes Castro, Pariona Sinche, y Tello Montes. No hubo votos en contra, ni abstenciones.

En consecuencia, se aprobó el predictamen **1589/2021-CR**, por unanimidad de los congresistas presentes.

Luego, se debatió el predictamen recaído en el **Proyecto de Ley 1065/2021-CR**, por el que se propone declarar cada tercer domingo de setiembre de cada año como el Día del Peatón

...Finalizado el debate, se procedió a votar.

Los congresistas que emitieron su voto favorable fueron los siguientes: Soto Reyes, Aragón Carreño, Medina Minaya, y Paredes Castro. Se abstuvieron de votar, los congresistas: Herrera Medina, Jiménez Heredia y Pariona Sinche. No hubo votos en contra.

En consecuencia, se aprobó el predictamen **1065/2021-CR, por mayoría** de los congresistas presentes.

Finalmente, se puso en debate el predictamen negativo, recaído en el **Proyecto de Ley 408/2021-CR**, por el que propone la modificación de la Ley 29935, Ley que declara de necesidad pública la revalorización y reactivación del ferrocarril Huancayo - Huancavelica.

El señor presidente informó que, el contenido de la propuesta legislativa presentado en el proyecto de ley está enfocado en un único punto: modificar la Ley 29935, Ley que declara de necesidad pública la revalorización y reactivación del ferrocarril Huancayo – Huancavelica, estableciendo que el servicio de transporte ferroviario de personas y mercancías es un servicio público y que la obra de dicha ley puede ser ejecutada por el Estado al no encontrar interés en agentes privados, en virtud del principio de subsidiariedad, así como prestar el servicio de transporte ferroviario por la misma razón antes indicada.

La propuesta contenida en el proyecto de ley que analizamos se refiere a declarar de forma general que el Estado debe ejecutar las obras referidas a servicios ferroviarios sin participación del sector privado; la propuesta es inviable ya que no sólo el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 60 de la Constitución lo impide, sino que la vigencia del Decreto Legislativo N° 690 no permite obligar al Estado a ejecutar obras de tal sector de transporte sin participación del sector privado.

También, de la revisión de la exposición de motivos del proyecto de ley no se observa fundamentación acerca de la determinación expresa del Estado como ejecutor de obras relacionadas al servicio de transporte ferroviario sin participación del sector privado, ni encontramos estudios, informes, estadísticas y/o investigaciones que demuestren la necesidad de fijar un cambio en la norma evaluada a ser modificada en ese sentido.

Es importante mencionar que la demora o falta de encuentro de un inversor privado en un determinado periodo de tiempo no determina ni justifica la intervención estatal en la actividad económica. Así, cuando la exposición de motivos indica lo siguiente yerra al creer que justifica la intervención del Estado debido a la falta de encuentro de un inversor sin haber intentado otras medidas para atraer la oferta privada.

Resaltamos que el retraso en la concesión de un proyecto no determina la falta de interés por parte del sector privado, pudiéndose probar otras alternativas como alterar las condiciones o aumentar el presupuesto a invertir, en favor de las empresas postoras.

Por último, es de resaltar que tampoco es recomendable aprobar una determinación de que el Estado ejecutará las obras relativas a servicios ferroviarios, sin participación del sector privado, en la modificación de una norma ya vigente que declara de necesidad pública una obra determinada.

Intervino el congresista **Pariona Sinche**, y solicitó, se revise el presente predictamen y solicitó que sea visto en una próxima oportunidad.

La congresista **Herrera Medina**, intervino para indicar que estaba de acuerdo que este dictamen vaya al archivo. Y se dictamine para la próxima semana el Proyecto de Ley 607/2021-CR

El congresista **Aragón Carreño**, solicitó se agende el Proyecto 1440/2021-CR, para la próxima semana.

El señor presidente de la comisión, aceptó que se deje para una próxima oportunidad.

CIERRE DE LA SESIÓN

No habiendo más puntos por tratar en la presente sesión, el señor presidente **solicitó la dispensa de la aprobación del acta** para tramitar los acuerdos adoptados en la presente sesión.



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

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

Habiéndose **aprobada la dispensa.**

Siendo, las diez horas con cincuenta y cinco minutos del viernes 10 de junio de 2022, se levantó la sesión.

Se deja constancia que la transcripción y la versión del audio/video de la plataforma virtual del Congreso de la República, forman parte de la presente Acta.



Firmado digitalmente por:
SOTO REYES Alejandro FAU
20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 21/06/2022 17:38:47-0500

ALEJANDO SOTO REYES

Presidente



Firmado digitalmente por:
ARAGON CARREÑO Luis Angel
FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 21/06/2022 16:42:02-0500

LUIS ÁNGEL ARAGON CARREÑO

Secretario

ASR/mndc