

**PROPOSICIÓN LEGISLATIVA QUE
RESTABLECE LAS COMPETENCIAS
MUNICIPALES EN MATERIA DE
TRANSPORTE URBANO EN LIMA Y
CALLAO**

La diputada de la República, **NORMA YARROW LUMBRERAS**, integrante del grupo parlamentario **RENOVACIÓN POPULAR**, en ejercicio de las facultades que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Estado y de conformidad con lo establecido en los artículos 98° y 106° del Reglamento de la Cámara de Diputados del Congreso de la República, presentan la siguiente propuesta legislativa:

FÓRMULA LEGAL

**LEY QUE RESTABLECE LAS COMPETENCIAS MUNICIPALES EN MATERIA DE
TRANSPORTE URBANO EN LIMA Y CALLAO**

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto restablecer el ejercicio de las competencias de la Municipalidad Metropolitana de Lima y de la Municipalidad Provincial del Callao en materia de transporte urbano, dentro de sus respectivas jurisdicciones, así como establecer las disposiciones necesarias para la transferencia ordenada de las funciones ejercidas por la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).

Artículo 2. Ejercicio de competencias en materia de transporte urbano

La Municipalidad Metropolitana de Lima y la Municipalidad Provincial del Callao asumen, en sus respectivos ámbitos territoriales, las funciones de planificación, regulación, organización, supervisión y fiscalización del servicio de transporte urbano que fueron atribuidas a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).

El ejercicio de dichas funciones se efectúa conforme al ordenamiento jurídico aplicable a los gobiernos locales y dentro de sus respectivas jurisdicciones.

Artículo 3. Transferencia de funciones, bienes y recursos

Dispónese la conformación de una Comisión Técnica de Transferencia encargada de conducir las acciones necesarias para la extinción de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), así como para el traslado ordenado de sus funciones, bienes, recursos y personal a las entidades competentes.

La Comisión Técnica de Transferencia está 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 culmina el proceso de transferencia y remite al Congreso de la República un informe sobre las acciones efectuadas dentro de un plazo máximo de noventa (90) días hábiles.

Artículo 4. Recursos presupuestales y personal

El Ministerio de Economía y Finanzas adopta las medidas presupuestarias que correspondan para garantizar que los gobiernos locales involucrados cuenten con los recursos necesarios para asumir las funciones restituidas por la presente ley.

El personal de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) puede ser transferido a las entidades receptoras, de acuerdo con sus necesidades institucionales y conforme a la normativa aplicable, respetando sus derechos laborales.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera. Implementación

El Poder Ejecutivo dicta, dentro de los sesenta (60) días calendario siguientes a la entrada en vigor de la presente ley, las disposiciones necesarias para su implementación y para la ejecución del proceso de transferencia.

Segunda. Coordinación interinstitucional

La Municipalidad Metropolitana de Lima y la Municipalidad Provincial del Callao establecen mecanismos de coordinación para el ejercicio de las competencias en materia de transporte urbano respecto de los servicios que comprendan ambas jurisdicciones, a fin de garantizar la continuidad e integración del servicio.

Tercera. Adecuación normativa

El Poder Ejecutivo, la Municipalidad Metropolitana de Lima y la Municipalidad Provincial del Callao, en el ámbito de sus respectivas competencias, adecuan las disposiciones reglamentarias y demás instrumentos normativos necesarios para la aplicación de la presente ley.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

Única. Derogación

Deróguese la Ley N.º 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), así como sus normas modificatorias y las disposiciones que resulten incompatibles con la presente ley.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA PÚBLICO

El transporte urbano de Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao constituye un servicio público esencial para la movilidad cotidiana de la población y para el funcionamiento económico y social de ambas jurisdicciones. Su adecuada prestación requiere una gestión capaz de responder a las características territoriales de cada provincia, articular los distintos modos de transporte, fiscalizar eficazmente a los operadores y adoptar decisiones oportunas frente a las necesidades de los usuarios.

La creación de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), mediante la Ley N.º 30900, modificó sustancialmente el esquema de distribución de competencias existente hasta entonces. Diversas funciones vinculadas con la planificación, regulación, gestión, supervisión y fiscalización del transporte urbano, anteriormente ejercidas en el ámbito municipal, fueron concentradas en una autoridad adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones. El modelo buscó superar la fragmentación institucional existente entre Lima y Callao mediante una autoridad única de carácter supraprovincial.

Sin embargo, transcurridos varios años desde su implementación, subsisten problemas que motivaron originalmente la reforma del sistema de transporte. Entre ellos se encuentran las dificultades para alcanzar una integración efectiva entre los diferentes modos de transporte, las deficiencias de fiscalización, la persistencia de unidades que operan sin cumplir determinadas condiciones técnicas, problemas en infraestructura vinculada con el servicio y dificultades de coordinación entre la autoridad nacional y los gobiernos locales. El antecedente legislativo examinado también identifica cuestionamientos relacionados con la administración de recursos y la ejecución de determinadas actuaciones contractuales.

A ello se suma un problema de naturaleza institucional: la concentración de las principales decisiones sobre transporte urbano en una entidad del Gobierno nacional ha reducido la participación directa de la Municipalidad Metropolitana de Lima y de la Municipalidad Provincial del Callao en la conducción de un servicio que se desarrolla dentro de sus respectivos territorios. Esta situación adquiere especial relevancia considerando las competencias que el ordenamiento jurídico reconoce a los gobiernos locales respecto de los servicios públicos de carácter local.

Por consiguiente, el problema público que aborda la presente iniciativa consiste en la existencia de un modelo de gestión centralizado del transporte urbano de Lima y Callao que presenta dificultades de articulación territorial, coordinación intergubernamental, integración operativa y fiscalización, y que limita el ejercicio directo de competencias municipales vinculadas con la gestión del transporte urbano.

La población afectada está constituida principalmente por los usuarios del transporte público de Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao, así como por los operadores del servicio y las propias entidades públicas que intervienen en su planificación, regulación, fiscalización y gestión.

Frente a esta situación, resulta necesario evaluar legislativamente la distribución de competencias establecida por la Ley N.º 30900, debido a que el modelo institucional vigente fue creado mediante una norma con rango de ley y, por tanto, su modificación o derogación requiere una intervención del mismo nivel normativo.

II. EVIDENCIA QUE SUSTENTA EL PROBLEMA

La evidencia disponible muestra que, pese a la creación de una autoridad única para gestionar el transporte urbano de Lima y Callao, persisten dificultades relacionadas con la informalidad, la integración del sistema, la seguridad de los usuarios y el mantenimiento de la infraestructura, en un contexto de importantes recursos presupuestales destinados a la entidad.

En materia de informalidad, la propia ATU informó en 2026 que, desde 2021, había internado más de 16 mil vehículos que prestaban el servicio de transporte de pasajeros sin autorización. Si bien esta cifra refleja también las acciones de fiscalización realizadas por la entidad, evidencia que el transporte informal continúa siendo un problema que requiere intervención permanente.

Respecto de la integración del transporte, en 2023 la propia ATU reconoció que uno de sus principales retos continuaba siendo fortalecer el Sistema Integrado de Transporte, con el propósito de avanzar hacia un servicio accesible, seguro, eficiente y sostenible. Asimismo, señaló la necesidad de articular acciones con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Policía Nacional del Perú y las municipalidades de Lima y Callao.

En materia de seguridad, la ATU informó que durante 2023 se registraron más de 1 800 siniestros en estaciones y buses del Metropolitano, varios de ellos producidos durante el ingreso y salida de pasajeros de las unidades, situación que motivó acciones relacionadas con infraestructura, señalización y capacitación en seguridad vial.

A ello se agregan las observaciones formuladas por la Contraloría General de la República en 2025. Como resultado de las acciones de control realizadas en estaciones, terminales y el patio del Metropolitano, se identificaron deficiencias relacionadas con conservación y mantenimiento de infraestructura, señalización, accesibilidad y sistemas contra incendios, así como problemas en determinados componentes eléctricos, electromecánicos y de videovigilancia. Estas situaciones fueron advertidas como riesgos para la calidad del servicio y la seguridad de los usuarios.

Desde la perspectiva presupuestal, la ATU ha administrado recursos significativos. Según información del Ministerio de Economía y Finanzas sistematizada para el periodo 2019-2025, su Presupuesto Institucional Modificado (PIM) ascendió a S/ 1 041.5 millones en 2023, S/ 1 209.2 millones en 2024 y S/ 1 209.2 millones en 2025. En estos mismos años, el devengado alcanzó aproximadamente S/ 1 021 millones, S/ 1 193 millones y S/ 1 181 millones, respectivamente.

Tabla N° 01

Año	PIA	PIM	Devengado
2019	S/ 0	S/ 12,968,199	S/ 9,808,137
2020	S/ 0	S/ 1,244,061,743	S/ 1,075,542,259
2021	S/ 2,400,067,773	S/ 1,930,438,395	S/ 1,590,275,618

2022	S/ 1,008,124,064	S/ 983,740,380	S/ 977,747,831
2023	S/ 1,074,464,471	S/ 1,041,545,148	S/ 1,021,008,016
2024	S/ 1,265,906,145	S/ 1,209,246,444	S/ 1,193,040,154
2025	S/ 1,301,939,187	S/ 1,209,939,187	S/ 1,181,200,091

Fuente: Consulta amigable

En conjunto, la evidencia muestra que, pese a los recursos asignados y a las acciones desarrolladas por la ATU, persisten problemas relevantes en la gestión del transporte urbano de Lima y Callao. Esta situación sustenta la necesidad de evaluar el modelo institucional vigente y la distribución de competencias establecida por la Ley N.° 30900, a fin de determinar un esquema que fortalezca la gestión territorial, la coordinación intergubernamental y la prestación del servicio a los usuarios.

III. OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS

Objetivo general

Restablecer las competencias de la Municipalidad Metropolitana de Lima y de la Municipalidad Provincial del Callao en materia de transporte urbano dentro de sus respectivas jurisdicciones, mediante la modificación del modelo institucional establecido por la Ley N.°30900.

Objetivos específicos

- Restituir a la Municipalidad Metropolitana de Lima y a la Municipalidad Provincial del Callao las funciones de planificación, regulación, organización, supervisión y fiscalización del transporte urbano en sus respectivos ámbitos territoriales.
- Establecer un proceso ordenado de transferencia de las funciones, recursos, bienes y demás componentes vinculados con las competencias actualmente ejercidas por la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao.
- Garantizar la continuidad de los servicios de transporte durante el proceso de transición institucional y fortalecer la coordinación entre los gobiernos locales y el Gobierno nacional.

IV. FUNDAMENTACIÓN DE LA INICIATIVA

La presente iniciativa legislativa se sustenta en el reconocimiento constitucional de la autonomía de los gobiernos locales y de las competencias que les corresponden en materia de transporte urbano. El artículo 194 de la Constitución Política del Perú establece que las municipalidades provinciales y distritales cuentan con autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia; mientras que el numeral 8 del artículo 195 reconoce expresamente su competencia para desarrollar y regular actividades y servicios en materia de transporte colectivo, circulación y tránsito, conforme a ley.

En concordancia con este marco constitucional, la Ley N.º 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, atribuye a las municipalidades provinciales funciones específicas en materia de vialidad, tránsito, circulación y transporte público, reconociendo su intervención en la regulación, organización y gestión de dichos servicios dentro de su ámbito territorial.

La creación de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao mediante la Ley N.º30900 estableció un modelo especial de gestión para ambas provincias, concentrando en una entidad adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones diversas funciones vinculadas con la planificación, regulación, gestión, supervisión y fiscalización del transporte urbano. Sin embargo, la evidencia desarrollada en la presente exposición de motivos muestra que persisten problemas vinculados con la informalidad, la integración del sistema, la seguridad de los usuarios y el mantenimiento de la infraestructura, pese a los recursos públicos destinados al funcionamiento del modelo.¹

En ese contexto, la iniciativa propone fortalecer el ejercicio de las competencias municipales mediante la restitución de la gestión del transporte urbano a la Municipalidad Metropolitana de Lima y a la Municipalidad Provincial del Callao, dentro de sus respectivas jurisdicciones. La proximidad territorial de los gobiernos locales permite vincular la planificación y regulación del transporte con la gestión de la vialidad urbana, el desarrollo territorial, la fiscalización y las necesidades específicas de la población de cada jurisdicción.

La restitución de competencias no supone prescindir de la necesaria articulación entre Lima y Callao. Por el contrario, considerando la continuidad urbana y la existencia de servicios que comprenden ambas jurisdicciones, la propuesta contempla que el nuevo esquema preserve mecanismos de coordinación interinstitucional, de modo que el ejercicio de las competencias municipales resulte compatible con la continuidad y articulación de los servicios de transporte.

Finalmente, la modificación requiere una intervención legislativa debido a que el actual modelo institucional fue establecido mediante la Ley N.º30900. En consecuencia, corresponde que una norma con rango de ley establezca la nueva distribución de competencias y regule un proceso ordenado de transferencia de funciones, bienes, recursos, sistemas, documentación y demás componentes necesarios, garantizando la continuidad de los servicios durante la transición.

V. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS, INVESTIGACIONES Y FUENTES UTILIZADAS

- Ley N.º27972, Ley Orgánica de Municipalidades: establece las competencias y funciones de las municipalidades provinciales en materia de vialidad, tránsito, circulación y transporte público.
- Ley N.º30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU): establece el marco institucional aplicable al Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao y crea la ATU.

¹ <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H1224445>

- Reglamento de la Ley N.º30900: desarrolla las disposiciones relacionadas con la organización, funciones y competencias de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao.
- Proyecto de Ley N.º11412/2024-CR: antecedente legislativo que propone restituir a la Municipalidad Metropolitana de Lima y a la Municipalidad Provincial del Callao las competencias sobre el transporte urbano y derogar la Ley N.º30900.

VI. SECTORES COMPRENDIDOS

La presente iniciativa legislativa comprende principalmente al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), la Municipalidad Metropolitana de Lima y la Municipalidad Provincial del Callao, en atención a las competencias, funciones y responsabilidades vinculadas con la planificación, regulación, gestión, supervisión y fiscalización del transporte urbano.

La propuesta también involucra a los operadores de los servicios de transporte urbano, trabajadores vinculados a las funciones objeto de transferencia y usuarios del sistema de transporte público, respecto de los cuales deberá garantizarse la continuidad de los servicios durante el proceso de transición.

VII. NORMAS QUE SE MODIFICAN O DEROGAN

La presente iniciativa legislativa propone la derogación de la Ley N.º30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), a fin de restituir a la Municipalidad Metropolitana de Lima y a la Municipalidad Provincial del Callao las competencias en materia de transporte urbano dentro de sus respectivas jurisdicciones.

Asimismo, corresponde adecuar el marco normativo relacionado con la distribución de competencias en materia de transporte urbano, particularmente la Ley N.º27972, Ley Orgánica de Municipalidades, a efectos de garantizar el ejercicio de las funciones municipales en materia de vialidad, tránsito, circulación y transporte público.

Tabla N° 02

NORMA VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
Ley N.º30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU). Crea la ATU y establece el marco institucional para la planificación, regulación, gestión, supervisión, fiscalización y promoción de la operación del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao.	Deróguese la Ley N.º30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).

Ley N.º27972, Ley Orgánica de Municipalidades. Su artículo 73 fue modificado por la Ley N.º30900 respecto del ejercicio de competencias en el supuesto de municipalidades provinciales conurbadas.	Adecuar el artículo 73 de la Ley N.º27972, a fin de establecer el ejercicio de las competencias de la Municipalidad Metropolitana de Lima y de la Municipalidad Provincial del Callao en materia de transporte urbano dentro de sus respectivas jurisdicciones, manteniendo mecanismos de coordinación para los servicios que comprendan ambas provincias.
--	--

VIII. ANÁLISIS COSTO - BENEFICIO

IDENTIFICACIÓN DE LOS ACTORES Y GRUPO DE INTERÉS	La propuesta involucra principalmente a la Municipalidad Metropolitana de Lima, la Municipalidad Provincial del Callao, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), como entidades directamente vinculadas con la gestión del transporte urbano y el proceso de transferencia de competencias. Asimismo, comprende a los operadores de transporte, trabajadores vinculados a las funciones materia de transferencia y, principalmente, a los usuarios del servicio de transporte público de Lima y Callao.
EFFECTOS MONETARIOS	La implementación de la propuesta implica costos temporales asociados al proceso de transferencia de funciones, recursos, bienes, activos, sistemas, documentación, contratos y obligaciones de la ATU hacia la Municipalidad Metropolitana de Lima y la Municipalidad Provincial del Callao. No obstante, la propuesta no crea nuevas competencias materiales, sino que plantea la redistribución de funciones y recursos actualmente existentes. En ese sentido, la transferencia deberá efectuarse conforme a las normas presupuestarias vigentes y considerando los recursos vinculados a las competencias transferidas, a fin de garantizar la continuidad de los servicios.

EFFECTOS NO MONETARIOS	La propuesta permitirá fortalecer la gestión territorial del transporte urbano, vinculando su planificación, regulación, supervisión y fiscalización con las competencias municipales en materia de vialidad, tránsito, circulación y desarrollo urbano. Asimismo, permitirá una mayor identificación de responsabilidades dentro de cada jurisdicción y una gestión más próxima a las necesidades de los usuarios, manteniendo mecanismos de coordinación entre Lima y Callao para aquellos servicios que comprendan ambas jurisdicciones.
IMPACTO ECONÓMICO	La propuesta busca reorganizar el modelo institucional de gestión del transporte urbano de Lima y Callao mediante la restitución de competencias a sus respectivos gobiernos locales. La transferencia ordenada de funciones y recursos permitirá evitar duplicidades institucionales y garantizar la continuidad de los servicios durante el proceso de transición. Asimismo, una adecuada articulación entre la gestión del transporte, la vialidad y la planificación urbana puede contribuir a mejorar la eficiencia en la utilización de los recursos públicos destinados al transporte urbano y reducir los costos asociados a una gestión desarticulada.