

Congresista Digna Calle Lobatón

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

Proyecto de Ley N° _____

**PROYECTO DE LEY QUE FOMENTA LA
IMPLEMENTACIÓN DE CIUDADES
INTELIGENTES**

Los Congresistas de la República que suscriben, a iniciativa de la congresista **DIGNA CALLE LOBATÓN**, integrantes del Grupo Parlamentario **PODEMOS PERÚ (PP)**, en uso de las facultades que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú en concordancia con lo establecido en los artículos 22° literal c), 67°, 75° y 76° numeral 2, del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente:

**PROYECTO DE LEY
PROYECTO DE LEY QUE FOMENTA LA IMPLEMENTACIÓN DE CIUDADES
INTELIGENTES SOSTENIBLES**

Artículo 1. Objeto de la Ley

la presente ley tiene por objeto fomentar la implementación de ciudades inteligentes sostenibles a cargo de los gobiernos regionales y locales.

Artículo 2.- Ciudades inteligentes sostenibles

Las ciudades inteligentes sostenibles son aquellas que aprovechan las tecnologías de la información y comunicación (TIC) con el fin de optimizar la eficiencia de las ciudades a fin de mejorar la calidad de vida y seguridad de la población, la mejora de los servicios públicos y la eficiencia del Estado, la competitividad de aspectos económicos, sociales, urbanos, turísticos, medioambientales y culturales.

Artículo 3.- Comisión Multisectorial de ciudades inteligentes sostenibles

Créase la Comisión Multisectorial encargada de implementar ciudades inteligentes sostenibles en todo el territorio nacional.

La comisión está conformada por:

- a. Un representante del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, quien lo preside.
- b. Un representante del Ministerio de Economía y Finanzas;
- c. Un representante del Ministerio de Producción;
- d. Un representante de Comercio Exterior y Turismo;
- e. Un representante del Ministerio del Interior;
- f. Un representante del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento;
- g. Un representante del Ministerio de Cultura;
- h. Un representante de las Universidades Públicas;
- i. Un representante de las Universidades Privadas;
- j. Un representante de la Policía Nacional del Perú;
- k. Un representante del Instituto Tecnológico de Producción (ITP);
- l. Un representante de la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital;
- m. Un representante de la Contraloría General de la República;
- n. Dos representantes de los Gobiernos Regionales;

- o. Dos representantes de los Gobiernos Locales;
- p. Los demás que establezca el reglamento.

La designación de los representantes contemplados en los literales e), f), k) y l) del presente artículo, lo establecen el reglamento de la presente Ley.

La periodicidad de las reuniones, los criterios para la implementación de las ciudades inteligentes sostenibles, las metas y el seguimiento de las acciones están determinadas en el reglamento de la presente Ley.

Artículo 4.- Funciones de la Comisión

Son funciones de la Comisión multisectorial las siguientes:

- a) Establecer los criterios de eficiencia y priorización de las ciudades inteligentes;
- b) Aprobar el Plan Anual de Ciudades Inteligentes Sostenibles;
- c) Brindar acompañamiento y asistencia a los gobiernos regionales y locales para la implementación de las ciudades inteligentes y sostenibles.
- d) Recomendar, supervisar, observar las acciones que los gobiernos locales y regionales despliegan para optimizar las tecnologías de la información y comunicación (TIC) a fin de lograr la eficiencia;
- e) Recomendar el establecimiento de metas y los incentivos bajo el Programa de Incentivos a la Mejora de la Gestión Municipal;
- f) Las demás que establezca el reglamento.

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones, dentro del primer trimestre de cada año, remite informe de gestión sobre el cumplimiento del plan anual de ciudades inteligentes sostenibles, a la Comisión de Transporte y Comunicaciones del Congreso de la República.

Artículo 5.- Modificación del literal j) e incorporación del literal k) en el segundo inciso del artículo 10 de la Ley 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales

Modifíquese literal j) e incorporación del literal k) en el segundo inciso del artículo 10 de la Ley 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, el cual queda redactado en los términos siguientes:

“Artículo 10.- Competencias exclusivas y compartidas establecidas en la Constitución Política del Perú y la Ley de Bases de la Descentralización

Los gobiernos regionales ejercen las competencias exclusivas y compartidas que les asignan la Constitución Política del Perú, la Ley de Bases de la Descentralización y la presente Ley, así como las competencias delegadas que acuerden entre ambos niveles de gobierno

(...)

2. Competencias Compartidas

(...)

j) Implementar las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) de acuerdo con el Plan Anual de Ciudades Inteligentes Sostenibles, a fin de lograr la optimización del planeamiento urbano, la provisión eficiente

de servicios públicos, la protección ambiental, la seguridad ciudadana, el turismo, el desarrollo del potencial industrial, la lucha contra el tráfico de terrenos, entre otras.

k) Otras que se les delegue o asigne conforme a ley.”

Artículo 6.- Incorporación del artículo 86-A en la ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades

Incorpórese el artículo 86-A en la ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, el cual queda redactado en los términos siguientes:

“Artículo 86-A.- IMPLEMENTACIÓN DE CIUDADES INTELIGENTES SOSTENIBLES

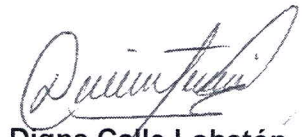
Las municipalidades provinciales y distritales, tienen el deber de implementar las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) de acuerdo con el Plan Anual de Ciudades Inteligentes Sostenibles, a fin de lograr la optimización del planeamiento urbano, la provisión eficiente de servicios públicos, la protección ambiental, la seguridad ciudadana, el turismo, el desarrollo del potencial industrial, la lucha contra el tráfico de terrenos, entre otras.”

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

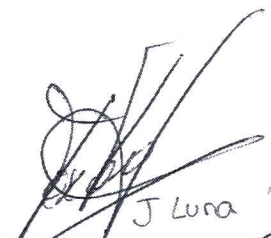
Primera: Reglamentación

El Poder Ejecutivo, publica el Reglamento de la presente ley, en un plazo de treinta (30) días calendarios, contados a partir de su publicación.

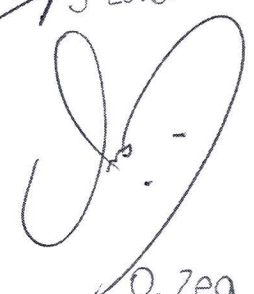
Lima, setiembre de 2022



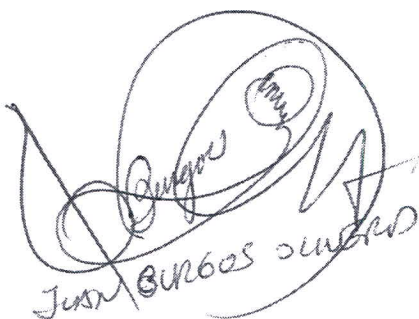
Digna Calle Lobatón
Congresista de la República



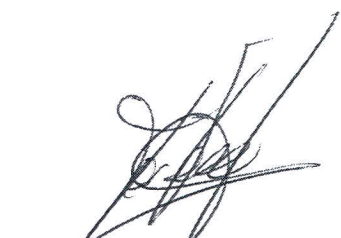
J. Luna



O. Zea



Juan Burgos



Portavoz
Grupo Parlamentario Podemos Perú
CONGRESO DE LA REPUBLICA



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **14** de **setiembre** del **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 3040-2022-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **DESCENTRALIZACIÓN, REGIONALIZACIÓN, GOBIERNOS LOCALES Y MODERNIZACIÓN DE LA GESTIÓN DEL ESTADO.**
2. **CIENCIA, INNOVACIÓN Y TECNOLOGÍA.**



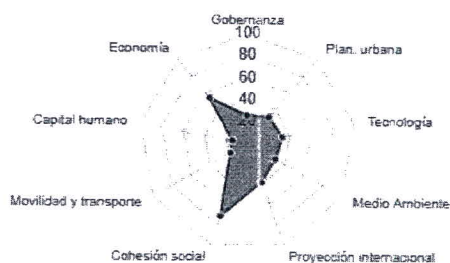
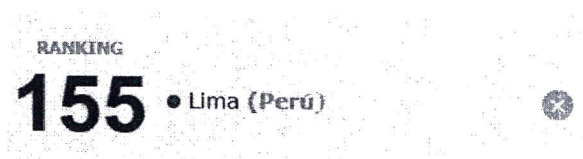
.....
JOSÉ F. CEVASCO PIEDRA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Revolución de las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) o Revolución Digital, se remonta a la década del año 1970¹ y con mayor auge desde el año 1990².

El internet o digitalización de las cosas, hasta cierto punto, ha sido empleado por la administración pública de la administración central, como, por ejemplo, los servicios que presta la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos a través del Servicio de Publicidad Registral en Línea³, sin embargo, esta experiencia no es una constante para el resto de la administración pública y los servicios que esta presta.

En esa línea, de acuerdo con el Índice IESE Cities in Motion (ICIM) elaborado por la Universidad de Navarra – España, para el año 2017 la ciudad de Lima ocupó la casilla 116; para el año 2018 descendió a la casilla 131,⁴ y, para el año 2020, la ciudad descendió a la casilla 155, de un universo de 174 ciudades, tal y como se puede apreciar en el siguiente gráfico:



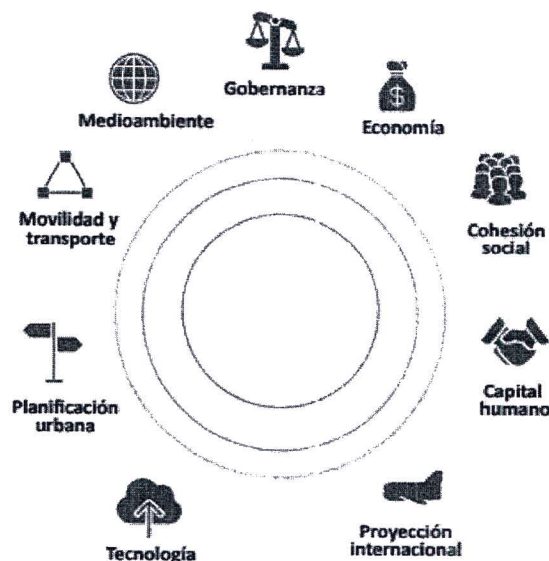
¹<https://diarium.usal.es/cristinasanchez/2011/10/19/la-revolucion-de-las-tics/#:~:text=La%20revoluci%C3%B3n%20de%20las%20TICS,y%20en%20la%20econom%C3%ADa%20mundial.>

²<https://www.expansion.com/especiales/30-aniversario/tecnologia-innovacion/2017/01/27/588b3ffb468aeb56198b4619.html#:~:text=La%20idea%20de%20descentralizar%20los,una%20nueva%20sociedad%3A%20la%20digital.>

³ <https://www.sunarp.gob.pe/seccion/servicios/detalles/0/a3.html>

⁴ <https://smart-cities.pe/lima-puesto-ranking-smart-city-2018/>

Cabe precisar que, la Universidad de Navarra para la obtención de dichos datos, realizó mediciones en base a los siguientes indicadores y dimensiones:



Fuente: Índice IESE Cities in Motion

Tabla 1. Indicadores de capital humano

N.º	Indicador	Descripción / Unidad de medida	Fuente
1	Educación secundaria o superior	Proporción de población con educación secundaria y superior.	Euromonitor
2	Escuelas	Números de escuelas públicas o privadas por ciudad.	OpenStreetMap
3	Escuelas de negocio	Número de escuelas de negocio que tiene la ciudad y que integran el top 100 del Financial Times.	Financial Times
4	Gasto en educación	Gasto en educación anual per cápita.	Euromonitor
5	Gasto en ocio y recreación per cápita	Gasto en ocio y recreación anual per cápita.	Euromonitor
6	Gasto en ocio y recreación	Gasto en ocio y recreación expresado como porcentaje del PIB.	Euromonitor
7	Movimiento de estudiantes	Movimiento internacional de estudiantes de nivel superior (número de estudiantes).	Unesco
8	Museos y galerías de arte	Número de museos y galerías de arte por ciudad.	OpenStreetMap
9	Número de universidades	Número de universidades en el top 500.	QS Top Universities
10	Teatros	Número de teatros por ciudad.	OpenStreetMap

Tabla 2. Indicadores de cohesión social

N.º	Indicador	Descripción / Unidad de medida	Fuente
11	<i>Female friendly</i>	Esta variable muestra si una ciudad brinda un entorno amigable para la mujer, en una escala de 1 a 5. Ciudades con valor 1 presentan un entorno más hostil para la mujer, mientras que aquellas que tienen valor 5 son ciudades muy amigables.	Nomad List
12	Hospitales	Número de hospitales públicos o privados por ciudad. Incluye centros de salud.	OpenStreetMap
13	Índice de criminalidad	Estimación del nivel general de delincuencia en una ciudad determinada.	Numbeo
14	Índice de esclavitud	Esta variable representa la respuesta del Gobierno nacional ante situaciones de esclavitud que hay en el país. Los países que ocupan las primeras posiciones en el ranking son aquellos que mejor respuesta tienen frente al problema.	Walk Free Foundation
15	Índice de felicidad	Los países con más valor en este índice son los que tienen un mayor grado de felicidad global.	World Happiness Index
16	Índice de Gini	Este índice varía de 0 a 100, siendo 0 la situación de perfecta igualdad y 100 de perfecta desigualdad.	Euronitor
17	Índice de paz	Este índice (Global Peace Index) es un indicador que mide el nivel de paz y la ausencia de violencia de un país o región. Los últimos puestos del ranking corresponden a países con un alto nivel de violencia.	Centre for Peace and Conflict Studies de la University of Sydney
18	Índice de sanidad	Estimación de la calidad general del sistema de atención médica, profesionales de la salud, equipos, personal, médicos, costos, etc.	Numbeo
19	Precio de la propiedad	Precio de la propiedad como porcentaje del ingreso. Se calcula como la relación entre el precio medio de un piso y el ingreso familiar medio disponible anual.	Numbeo
20	Tasa de homicidios	Tasa de homicidios por cada 100.000 habitantes.	NomadList
21	Tasa de decesos	Tasa de fallecidos por cada 100.000 habitantes.	Euronitor
22	Ratio de empleo femenino	Ratio de mujeres trabajadoras en la Administración Pública. Valor entre 0 y 1.	Organización Internacional del Trabajo
23	Tasa de suicidios	Tasa de suicidios por cada 100.000 habitantes.	Nomad List
24	Tasa de desempleo	La tasa de desempleo es calculada como (n.º de desempleados / población activa) x 100.	Euronitor
25	Terrorismo	Número de altercados vandálicos terroristas por ciudad en los últimos tres años.	Global Terrorism Database, University of Maryland

Tabla 3. Indicadores de economía

N.º	Indicador	Descripción / Unidad de medida	Fuente
26	Economía colaborativa	Si la ciudad posee servicios de Uber y/o Glovo.	Uber y Glovo
27	Facilidad para comenzar un negocio	Las primeras posiciones en el ranking indican un entorno regulatorio más favorable para la creación y operativa de una empresa local.	Banco Mundial
28	Hipoteca	La hipoteca como porcentaje del ingreso es una proporción del coste mensual real de aquella respecto a los ingresos de la familia (cuanto más baja, mejor).	Numbeo
29	Motivación que tienen las personas para iniciarse en etapa empresarial temprana	Porcentaje de nuevos emprendedores que están motivados por una oportunidad de mejora dividido entre el porcentaje de nuevos emprendedores que están motivados por la necesidad.	Global Entrepreneurship Monitor
30	Número de casas matrices	Número de casas matrices (headquarters) de empresas que cotizan en bolsa.	Globalization and World Cities (GaWC)

Tabla 3. Indicadores de economía

N°	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Fuente
31	Poder de compra	Muestra el poder adquisitivo doméstico (determinado por el salario promedio) en la compra de bienes y servicios en la ciudad comparado con el de Nueva York. Si es 40, significa que los habitantes de esa ciudad con el salario promedio pueden permitirse comprar un 60% menos de bienes y servicios que los residentes de Nueva York.	Número	
32	Productividad	Productividad laboral calculada como PIB / población ocupada (en miles).	Euromonitor	
33	Salario por hora en dólares	Salario por hora en dólares en la ciudad.	Euromonitor	
34	Tiempo requerido para iniciar un negocio	Número de días de calendario necesarios para hacer legalmente operable un negocio.	Euromonitor	
35	PIB	Producto interior bruto en millones de dólares.	Banco Mundial	
36	PIB per cápita	Producto interior bruto per cápita.	Euromonitor	
37	PIB estimado	Proyección de crecimiento anual del PIB para el próximo año.	Euromonitor	

Tabla 4. Indicadores de gobernanza

N°	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Fuente
38	Edificios gubernamentales	Número de edificios y puestos gubernamentales en la ciudad.		OpenStreetMap
39	Índice de desarrollo del gobierno electrónico	El índice de desarrollo del gobierno electrónico (eGDI) evalúa los patrones de desarrollo de sitios web en un país e incorpora las características de acceso, como la infraestructura y los niveles educativos, para reflejar cómo está utilizando las tecnologías de la información con el fin de promover el acceso y la inclusión social.		Naciones Unidas
40	Embajadas	Número de embajadas por ciudad.		OpenStreetMap
41	Empleo en la Administración Pública	Porcentaje de la población ocupada que trabaja en la Administración Pública y defensa; educación; salud; actividades de servicio comunitario, social y personal; y otras actividades.		Euromonitor
42	Índice de fortaleza de los derechos legales	Este índice mide el grado en el que las leyes de garantía y quiebra protegen los derechos de los prestatarios y prestamistas, y, de ese modo, facilitan el otorgamiento de préstamos. Los valores van de 0 (bajo) a 12 (alto), donde las calificaciones más altas indican que las leyes están mejor diseñadas para expandir el acceso al crédito.		Banco Mundial
43	Índice de percepción de la corrupción	Los países con valores cercanos a 0 son percibidos como muy corruptos y los que tienen un índice cercano a 100 son percibidos como muy transparentes.		Transparency International
44	Certificación ISO 37120	Establece si la ciudad posee o no la certificación a ISO 37120. Las certificadas están comprometidas con la mejora de los servicios urbanos y la calidad de vida. Esta variable está codificada de 0 a 6. El máximo valor lo poseen las ciudades que hace más tiempo que están certificadas; el valor 0 es para las que carecen de certificación.		World Council on City Data (WCCD)
45	Oficinas de investigación	Número de oficinas de investigación y tecnología por ciudad.		OpenStreetMap
46	Plataformas de datos abiertos	Describe si la ciudad tiene un sistema de datos abiertos.		Fundación CYC y Open World Bank
47	Ranking de democracia	Los países situados en los primeros puestos son aquellos considerados más democráticos.		The Economist
48	Reservas	Reservas totales en millones de dólares corrientes. Estimación a nivel ciudad según la población.		Banco Mundial
49	Reservas per cápita	Reservas per cápita en millones de dólares corrientes.		Banco Mundial

Tabla 5. Indicadores de medioambiente

N.º	Indicador	Descripción / Unidad de medida	Fuente
50	Residuos sólidos	Cantidad promedio de residuos sólidos municipales generados anualmente por persona (kg/año).	Waste Management for Everyone
51	Clima futuro	Porcentaje de aumento de la temperatura en verano en la ciudad previsto para el año 2100, si la contaminación del carbono sigue aumentando.	Climate Central
52	Emisiones de CO ₂	Emisiones de dióxido de carbono que provienen de la quema de combustibles fósiles y de la fabricación del cemento. Medido en kilotoneladas (kt).	Banco Mundial
53	Emisiones de metano	Emisiones de metano que surgen de actividades humanas como la agricultura y de la producción industrial de metano. Medido en kt de CO ₂ equivalentes.	Banco Mundial
54	Índice de desempeño medioambiental	Índice de desempeño medioambiental (de 1 [malo] a 100 [bueno]).	Yale University
55	Índice de emisiones de CO ₂	Índice de emisión de CO ₂ .	Numbeo
56	Índice de polución	Índice de polución.	Numbeo
57	PM ₁₀	Cantidad de partículas en el aire cuyo diámetro es menor a 10 µm. Media anual.	OMS
58	PM _{2.5}	Cantidad de partículas en el aire cuyo diámetro es menor a 2,5 µm. Media anual.	OMS
59	Porcentaje de la población con acceso al suministro de agua	Porcentaje de la población con acceso razonable a una cantidad adecuada de agua proveniente de una mejora en el suministro de agua.	Banco Mundial
60	Recursos hídricos renovables	Fuentes de agua renovables totales per cápita.	FAO

Tabla 6. Indicadores de movilidad y transporte

N.º	Indicador	Descripción / Unidad de medida	Fuente
61	Alquiler de bicicletas	Si la ciudad cuenta con servicio de alquiler de bicicletas.	Numo
62	Alquiler de ciclomotores	Si la ciudad cuenta con servicio de alquiler de ciclomotores.	Numo
63	Alquiler de patinetes	Si la ciudad cuenta con servicio de alquiler de patinetes.	Numo
64	Bicicletas por hogar	Poseción de bicicletas por hogar.	Euromonitor
65	Bike sharing	Este sistema muestra los servicios automatizados de uso público de bicicletas compartidas que ofrecen transporte de un sitio a otro dentro de una ciudad. El indicador varía entre 0 y 8, según el grado de desarrollo del sistema.	Bike-sharing World Map
66	Índice de ineficiencia de tráfico	Este índice es una estimación de las ineficiencias en el tráfico. Valores elevados representan altas ineficiencias en conducción, como tiempos de viaje largos.	Numbeo
67	Índice tráfico exponencial	Este índice se estima considerando el tiempo consumido en el tráfico. Se supone que la insatisfacción de los tiempos de viaje aumenta exponencialmente superados los 15 minutos.	Numbeo
68	Índice de tráfico	Índice de tiempo considerando la cantidad de minutos de trayecto hacia el trabajo.	Numbeo
69	Longitud del metro	Longitud del sistema de metro en la ciudad.	Metrobits
70	Estaciones de metro	Número de estaciones de metro en la ciudad.	Metrobits
71	Tren de alta velocidad	Variable binaria que muestra si la ciudad tiene o no tren de alta velocidad.	OpenRailwayMap
72	Vehículos comerciales en la ciudad	Cantidad de vehículos comerciales en la ciudad.	Euromonitor
73	Vuelos	Número de vuelos de entrada (rutas aéreas) en la ciudad.	OpenFlights

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

Tabla 7. Indicadores de planificación urbana

N.º	Indicador	Descripción / Unidad de medida	Fuente
74	Bicicletas de alquiler	Número de puntos de sistema de alquiler o uso compartido de bicicletas, basado en estaciones de estacionamiento donde se pueden recoger y dejar bicicletas. Esta variable es un recuento del número de edificios terminados en la ciudad. Incluye estructuras como torres y bujos, pero excluye otras diversas y edificios en diferentes estados (en construcción, en proyecto, etc.).	OpenStreetMap
75	Edificios		Skyscraper Source Media
76	Número de personas por hogar	Promedio de personas por hogar.	Euromonitor
77	Porcentaje de población urbana con servicios de saneamiento adecuados	Porcentaje de población urbana que utiliza, al menos, servicios de saneamiento básico, es decir, instalaciones de saneamiento mejoradas que no se comparten con otros hogares.	Banco Mundial
78	Edificios de más de 35m de altura	Número de edificios de al menos 12 pisos o 35 metros de altura (highrises).	Skyscraper Source Media

Tabla 8. Indicadores de proyección internacional

N.º	Indicador	Descripción / Unidad de medida	Fuente
79	Número de pasajeros por aeropuerto	Número de pasajeros por aeropuerto en miles.	Euromonitor
80	Hoteles	Número de hoteles per cápita.	OpenStreetMap
81	Índice de restaurantes	Este índice es una comparación de precios de comidas y bebidas en restaurantes y bares respecto de la ciudad de Nueva York.	Numbeo
82	McDonald's	Números de establecimientos McDonald's por ciudad.	OpenStreetMap
83	Número de congresos y reuniones	Número de congresos y reuniones internacionales que se celebran en una ciudad.	International Meeting, Congress and Convention Association
84	Número de fotos de la ciudad subidas online	Ranking de ciudades según el número de fotos tomadas en la ciudad y subidas online. Las primeras posiciones corresponden a las ciudades con más fotografías.	Sightmap

Tabla 9. Indicadores de tecnología

N.º	Indicador	Descripción / Unidad de medida	Fuente
85	Cobertura 3G	Porcentaje de la población que tiene, al menos, cobertura de 3G.	Euromonitor
86	Índice de innovación	El índice de la cultura de la innovación (ICI) es un ranking de las ciudades líderes en innovación.	2thinknow
87	Internet	Porcentaje de hogares con acceso a Internet.	Euromonitor
88	Internet banking	Porcentaje de población que hace uso de internet en banking.	Euromonitor
89	Videollamadas a través de Internet	Porcentaje de población que hace uso de internet en videollamadas.	Euromonitor
90	LTE/WIMAX	Porcentaje de la población cubierta por, al menos, una red móvil LTE/WIMAX.	Euromonitor
91	Ratio de penetración de teléfonos móviles	Número de teléfonos móviles por cada 100 habitantes.	Unión Internacional de Telecomunicaciones
92	Ordenadores/PC	Porcentaje de hogares con ordenador/PC personal.	Euromonitor
93	Redes sociales	Usuarios de Twitter registrados por ciudad, en miles de personas + número de miembros dados de alta en LinkedIn en la ciudad.	Twitter y LinkedIn

Tabla 9. Indicadores de tecnología

N°	Indicador	Descripción / Unidad de medida	Fuente
94	Suscripciones a teléfonos fijos	Número de suscripciones de teléfono fijo por cada 100 habitantes. IP per cápita.	Unión Internacional de Telecomunicaciones
95	Suscripciones de banda ancha	Número de suscripciones a banda ancha por cada 100 habitantes.	Unión Internacional de Telecomunicaciones
96	Telefonía	Porcentaje de hogares con algún tipo de telefonía.	Euromonitor
97	Telefonía móvil	Porcentaje de hogares con teléfono móvil.	Euromonitor
98	Uso de Internet fuera de casa y/u oficina	Porcentaje de la población que usa Internet lejos de su hogar o lugar de trabajo.	Euromonitor
99	Velocidad de Internet	Velocidad media de Internet en la ciudad en Mbps	Nomad List
100	Web index	El índice web pretende medir el beneficio económico, social y político que los países obtienen de Internet.	World Wide Web Foundation
101	Wifi hotspots	Número de puntos de acceso wifi globales. Esta variable representa las opciones para conectarse a Internet que hay en la ciudad.	App Wifi Map

Fuente: Índice IESE Cities in Motion

En la misma línea, el referido índice detalla el ranking de las todas las ciudades evaluadas, y en cuyo caso, se destacan el top 10, así como, el desempeño de la ciudad de Lima, tal como se puede apreciar en el siguiente cuadro:

Ciudad	Cities in Motion	Capital humano	Cohesión social	Economía	Gobernanza	Medio ambiente	Movilidad y transporte	Planificación urbana	Proyección internacional	Tecnología
Londres - Reino Unido	1	1	64	14	2	35	3	1	2	6
Nueva York - Estados Unidos	2	3	151	1	30	69	1	1	6	8
París - Francia	3	6	74	17	41	48	2	12	2	20
Tokio - Japón	4	9	51	3	18	6	56	13	30	21
Reikiavik - Islandia	5	22	14	88	25	11	57	125	18	58
Copenhague - Dinamarca	6	46	13	13	9	2	28	41	18	21
Berlín - Alemania	7	3	73	59	15	47	4	36	9	18
Ámsterdam - Países Bajos	8	43	50	28	32	24	11	24	5	14
Singapur - Singapur	9	28	28	41	22	7	55	21	3	2
Hong Kong - China	10	13	111	30	17	18	71	32	4	1

Ciudad	Cities in Motion	Capital humano	Cohesión social	Economía	Gobernanza	Medio ambiente	Movilidad y transporte	Planificación urbana	Proyección internacional	Tecnología
Lima - Perú	155	131	125	143	134	147	167	148	145	161

Fuente: Índice IESE Cities in Motion

De las ciudades de América Latina evaluadas, se superponen a Lima, la ciudad de Santiago de Chile (68), Montevideo (110), Ciudad de Panamá (113), San José de Costa Rica (114), Bogotá (120), Sao Paulo (123), Medellín (126), Ciudad de México (130), Asunción (131), Rio de Janeiro (132), Rosario (134), Brasilia (135), Santo Domingo (137), Curitiba (138), Córdoba (139), Quito (142), Cali (145), La Paz (147), Santa Cruz (150).

En contraposición de lo anterior, la ciudad de Lima solo llega a superar a las ciudades como Belo Horizonte (156), Salvador (157), Guatemala (158), Guayaquil (164) y Venezuela (174).⁵

Como puedo notarse, existen dimensiones e indicadores que determinan a una ciudad desarrollada y acorde con el desarrollo sostenible, sobre todo, empleando las TIC como mecanismo para satisfacer las necesidades de la población. En ese sentido, surgen las interrogantes ¿Es viable que nuestro país implemente ciudades inteligentes sostenibles?

I. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

El Congreso de la República durante la legislatura ordinaria 2018-2019, la Comisión de Transporte y Comunicaciones aprobó un dictamen por unanimidad el proyecto de ley N° 1630-2016-CR, y en la cuarta legislatura ordinaria del año 2020 se presentó el proyecto de ley N° 7879-2020-CR, no obstante, por Acuerdo del Consejo Directivo N° 19-2021-2022/CONSEJO-CR, ambas propuestas legislativas al no ser aprobadas, pasaron al archivo.

Cabe precisar que, en el dictamen mencionado en el párrafo que antecede, tanto el Ministerio de Transportes y Comunicaciones como el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento opinaron a favor sobre la viabilidad de la iniciativa legislativa, mientras que, el Ministerio de Ambiente y el Ministerio de Economía y Finanzas presentaron observación a mencionada iniciativa legislativa.

En orden de ideas, el ordenamiento jurídico de acuerdo con el “*Plan Maestro sobre nuevas tendencias y desarrollo de infraestructura TIC que promuevan la Construcción de Ciudades Inteligentes*”⁶ que aprobara el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) en el mes de marzo del año 2016, señala un conjunto de normas que indirectamente están vinculadas con las ciudades inteligentes sostenibles, dentro de las que se pueden contemplar las siguientes:

- Norma GH.020 Componentes de Diseño Urbano.
- Norma TH.010 Habilitaciones residenciales.
- Norma OS.010 Captación y conducción de agua para consumo humano.

⁵ <https://media.iese.edu/research/pdfs/ST-0542.pdf>

⁶ https://portal.mtc.gob.pe/comunicaciones/regulacion_internacional/publicaciones/Publicaciones/Ciudades%20Inteligentes.pdf

- Norma OS.020 Plantas de tratamiento de agua para consumo humano.
- Norma OS .030 Almacenamiento de agua para consumo humano.
- Norma OS.040 Estaciones de bombeo de agua para consumo humano.
- Norma OS.050 Redes de distribución de agua para consumo humano.
- Norma OS.060 Drenaje pluvial urbano.
- Norma OS.070 Redes de aguas residuales.
- Norma OS.080 Estaciones de bombeo de aguas residuales.
- Norma OS.090 Plantas de tratamiento de aguas residuales.
- Norma OS.100 Consideraciones básicas de diseño de infraestructura sanitaria.
- Norma EC.010 Redes de distribución de energía eléctrica.
- Norma EC.030 Subestaciones eléctricas.
- Norma EC.040 Redes e instalaciones de comunicaciones.
- Norma GE.030 Calidad en la construcción.
- Norma A. 010 Condiciones generales de diseño.
- Norma A. 020 Vivienda.
- Norma A. 040 Educación.
- Norma A. 050 Salud.
- Norma A. 060 Industria.
- Norma A. 070 Comercio.
- Norma A. 100 Recreación y deportes.
- Norma A. 110 Comunicación y transporte.
- Norma A. 120 Accesibilidad para personas con discapacidad.
- Norma A. 130 Requisitos de seguridad.
- Norma E.030 Diseño sismorresistente.
- Norma E.050 Suelos y cimentaciones.
- Norma E.060 Concreto armado.
- Norma E.070 Albañilería.
- Norma E.090 Estructuras metálicas.
- Norma IS.010 Instalaciones sanitarias para edificaciones.
- Norma EM.010 Instalaciones eléctricas interiores.

- Norma EM.070 Transporte mecánico.
- Norma EM.100 Instalaciones de alto riesgo.
- “Código Técnico de Construcción Sostenible”, aprobado por Decreto Supremo N° 015-2015-VIVIENDA, publicado el 28 de agosto de 2015, que tiene por objeto normar los criterios técnicos para el diseño y construcción de edificaciones y ciudades, a fin que sean calificadas como edificación sostenible o ciudad sostenible.

De las normas enunciadas precedentemente, se aprecia con claridad que hasta los momentos no se cuentan con el desarrollo normativo o normas específicas que regulen el marco para el impulso de las ciudades sostenibles.

II. ANÁLISIS DEL PROBLEMA

II.1. El problema que se pretende resolver

Con el presente proyecto se propone resolver la necesidad de aplicar las tecnologías de la información y comunicación (TIC) para resolver la problemática de la falta de eficiencia en la lucha contra la inseguridad ciudadana, la contaminación ambiental, la alta congestión vehicular, la falta de transparencia del gasto público, el crecimiento y planificación urbana desordenada, la deficiencia en la prestación de los servicios públicos, a través de la tecnologías de la información y comunicación (TIC).

Del mismo modo, se plantea establecer un plan anual que permita lograr el impulso y la materialización de las ciudades inteligentes en nuestro país, y consigo optimizar el desarrollo social que la población espera.

Ahora bien, para una mejor comprensión del problema, resulta necesario traer a colación definiciones como: Ciudad Inteligente y “Stakeholders”.

➤ CIUDAD INTELIGENTE

El “Plan Maestro sobre nuevas tendencias y desarrollo de infraestructura TIC que promuevan la Construcción de Ciudades Inteligentes”⁷ que aprobara el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) en el mes de marzo del año 2016, la define como:

“(…) Reconociendo la necesidad de una definición estandarizada de una Ciudad Inteligente, la UIT1 la definió de la siguiente manera:

“Una Ciudad Inteligente y Sostenible es una ciudad innovadora que aprovecha las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) y otros medios para mejorar la calidad de vida, la eficiencia del funcionamiento y los servicios urbanos y la competitividad, al tiempo que se asegura de que responde a las necesidades de las generaciones

⁷https://portal.mtc.gob.pe/comunicaciones/regulacion_internacional/publicaciones/Publicaciones/Ciudades%20Inteligentes.pdf

presente y futuras en lo que respecta a los aspectos económicos, sociales y medioambientales”.

El concepto de una ciudad inteligente varía notablemente en las distintas regiones. Así por ejemplo, las perspectivas de una ciudad inteligente en América Latina están fuertemente enfocadas en la mejora de la seguridad, la gestión de los gobiernos locales y la movilidad, mientras que los enfoques europeos a menudo se centran en la mejora de los servicios públicos eficientes con el fin de fortalecer el bienestar de los ciudadanos.”⁸ (énfasis nuestro)

➤ **“STAKEHOLDERS”**

El “Plan Maestro sobre nuevas tendencias y desarrollo de infraestructura TIC que promuevan la Construcción de Ciudades Inteligentes”⁹ que aprobara el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) en el mes de marzo del año 2016, la define como:

“Los “Stakeholders” son los principales actores interesados e involucrados en la construcción de Ciudades Inteligentes. La clasificación de stakeholders es diversa, en particular, distinguiendo entre instituciones públicas y privadas, entidades locales y supralocales, así como entidades comerciales y no comerciales. De acuerdo al documento denominado “Technical Report on Stakeholder for Smart Sustainable Cities”, elaborado por el WG4 FG SSC-0113 de la UIT, dentro de los principales actores que participan en las estrategias de una ciudad inteligente tenemos:

- ♣ **Municipalidades y administradores de la ciudad:** “Son responsables de la gestión de la ciudad y los principales promotores de las iniciativas de una ciudad inteligente. Sus responsabilidades más importantes son definir, con una visión holística de la ciudad, un camino a largo plazo para implementar soluciones específicas con el fin de aumentar la eficiencia, impulsar la participación de la población, informando e incluyendo a los ciudadanos en los proyectos de ciudades inteligentes” (UIT, FG SSC Technical Report on Stakeholders for SSC, 2014, p.22).
- ♣ **Gobiernos nacionales y regionales:** “Para impulsar el cambio a una ciudad inteligente, los gobiernos nacionales deben definir el marco normativo que permita la implementación de soluciones y aplicaciones que caracterizan a las ciudades inteligentes. Los gobiernos regionales tienen el papel intermedio de articulación de proyectos específicos a implementarse en más de una ciudad de una misma región” (UIT, FG SSC Technical Report on Stakeholders for SSC, 2014, p.27).
- ♣ **Compañías de servicios de la ciudad y proveedores de servicios públicos:** “Son los encargados de adquirir e implementar la tecnología vertical

⁸https://portal.mtc.gob.pe/comunicaciones/regulacion_internacional/publicaciones/Publicaciones/Ciudades%20Inteligentes.pdf

⁹https://portal.mtc.gob.pe/comunicaciones/regulacion_internacional/publicaciones/Publicaciones/Ciudades%20Inteligentes.pdf

*necesaria, relacionada con sus servicios, de una manera adaptable a plataformas transversales de la ciudad. **Existe la necesidad de que aprendan a trabajar con modelos de negocios basado en indicadores KPI, trabajando en conjunto con el municipio con el fin de aumentar la eficiencia de sus soluciones*** (UIT, FG SSC Technical Report on Stakeholders for SSC, 2014, p.29).

- ♣ *Compañías TIC (operadores de telecomunicaciones, compañías de software): “Las empresas TIC deben proporcionar soluciones tecnológicas globales y estándares con el fin de soportar e integrar los diferentes servicios de la ciudad. Las empresas TIC son los llamados a desarrollar modelos de negocio para la sostenibilidad de la prestación de servicios para las ciudades inteligentes” (UIT, FG SSC Technical Report on Stakeholders for SSC, 2014, p.30).*
- ♣ *Organizaciones No Gubernamentales (NGOs): “Tienen la función de crear conciencia sobre las preocupaciones de la población, asegurando que toda la sociedad se sienta incluida en el modelo de ciudad inteligente” (UIT, FG SSC Technical Report on Stakeholders for SSC, 2014, p.32).*
- ♣ *Organismos Multilaterales: “Son promotores de iniciativas de ciudades inteligentes. Pueden proporcionar fondos y también pueden proporcionar las bases de datos y documentos de asistencia y conocimientos técnicos a los administradores de la ciudad y los responsables políticos” (UIT, FG SSC Technical Report on Stakeholders for SSC, 2014, p.32).*
- ♣ *Asociaciones Industriales: “Las asociaciones industriales agrupadas en diferentes sectores pueden promover el despliegue de ciudades inteligentes mediante la adopción gradual de sistemas automatizados que permitan optimizar sus procesos en tiempo y recurso humano, basado en el uso de equipamiento electrónico, sensores y actuadores que permitan la comunicación máquina - máquina (M2M2)” (UIT, FG SSC Technical Report on Stakeholders for SSC, 2014, p.33).*
- ♣ ***La Academia y La Comunidad Científica: “Basados en la investigación científica, la aparición de nuevas tecnologías permitirá brindar nuevos servicios inteligentes a los ciudadanos y será la Academia y la Comunidad Científica los encargados de compartir conocimientos y fomentar el uso de las nuevas tecnologías a las nuevas sociedades” (UIT, FG SSC Technical Report on Stakeholders for SSC, 2014, p.34). El siguiente diagrama muestra las interrelaciones entre estos actores.”¹⁰(énfasis nuestro)***

De referidas definiciones, se puede colegir que la administración pública puede convertirse en un interlocutor fundamental para lograr gestionar que las TIC se empleen para optimizar la calidad de vida de la población no solo mediante una

¹⁰https://portal.mtc.gob.pe/comunicaciones/regulacion_internacional/publicaciones/Publicaciones/Ciudades%20Inteligentes.pdf

mejor prestación de servicios sino en el cumplimiento de las obligaciones legales.

Ahora bien, tal como lo precisó la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) como organismo especializado de las Naciones Unidas para las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) en el informe publicado en el mes de marzo del año 2021, destaca el problema que afrontan las ciudades, incluyendo las de nuestro país, bajo el siguiente tenor:

“Dado que se espera que más del 66 % de la población viva en áreas urbanas para 2050, las ciudades deben reinventar la forma en que se gestionan y entregan los recursos y servicios para mejorar la sostenibilidad y la eficiencia de los servicios, mitigar la crisis climática y los riesgos ambientales, y salvaguardar el bienestar de todos los ciudadanos.

Para frenar los impactos negativos de la urbanización y el cambio climático, es esencial un cambio metodológico que encapsule soluciones innovadoras en las políticas urbanas. Con el objetivo de abordar temas transversales en el ámbito de la sostenibilidad, las ciudades están adoptando cada vez más tecnologías para llevar a cabo sus operaciones para atender las necesidades de sus habitantes sin comprometer los intereses de las generaciones futuras.”¹¹

Así las cosas, conforme al cambio metodológico al cual hace referencia la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), se podría traer a colación la aplicación de las TIC en la gestión del tráfico vehicular que se emplea en la ciudad de Nueva York - Estados Unidos, pues esta dispone de la plataforma pública Traffic Data Viewer¹², cuya imagen se aprecia a continuación:

¹¹<https://www.itu.int/en/publications/Documents/tsb/2021-ITU-Smart-Sustainable-Cities/index.html#p=1>

¹²<https://gisportalny.dot.ny.gov/portalny/apps/webappviewer/index.html?id=28537cbc8b5941e19cf8e959b16797b4>



De acuerdo con lo antes advertido, es evidente que nuestro país necesita de gestiones que implementación de ciudades inteligentes sostenibles que le permitan optimizar o solo los recursos finitos, sino que también le permita mejorar la satisfacción de las necesidades públicas, como, por ejemplo, el congestionamiento vehicular de la ciudad de Lima que es el peor del mundo¹³, entre otros aspectos.

II.2. Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad

El presente proyecto de Ley, se fundamenta en un conjunto de premisas que guardan relación directa con la necesidad, viabilidad y oportunidad que a continuación se detallan:

En primer lugar: Las conclusiones del “*Plan Maestro sobre nuevas tendencias y desarrollo de infraestructura TIC que promuevan la Construcción de Ciudades Inteligentes*”¹⁴ que aprobara el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) en el mes de marzo del año 2016, aterriza en la siguiente realidad:

“(…)

Se debe tener en cuenta que adicionar las TIC en las operaciones de la ciudad, no proporcionará automáticamente cualquier mejora o cambio sostenible. La instalación de tecnologías inteligentes por sí sola no va a mejorar los servicios de la ciudad, para que esto suceda la nueva tecnología necesita ser complementada por una gestión inteligente. En este sentido, es fundamental diseñar estrategias que identifiquen cómo las TIC van a ser utilizadas en las ciudades y qué se va a hacer con la información recopilada con estas tecnologías. En la actualidad, un reto que está

¹³ <https://www.infobae.com/americas/peru/2021/09/23/peru-colombia-mexico-y-argentina-entre-los-paises-con-peor-trafico-del-mundo-segun-estudio-ingles/>

¹⁴ https://portal.mtc.gob.pe/comunicaciones/regulacion_internacional/publicaciones/Publicaciones/Ciudades%20Inteligentes.pdf

ralentizando el despliegue de las ciudades inteligentes a nivel mundial es la disponibilidad de fondos económicos. Para obtener financiación externa, los municipios deben considerar nuevas alianzas multisectoriales.

(...)

Considerando los costos asociados y el prolongado tiempo para su implementación, convertir a las principales ciudades del Perú en Ciudades Inteligentes puede parecer a simple vista alejado de nuestras necesidades inmediatas y de la disponibilidad presupuestaria actual; no obstante, esta afirmación es falsa en razón a que la intervención consistente en la implementación de Ciudades Inteligentes, permite la reducción de costos y el aumento de los ingresos tanto para el sector privado (actividades económicas) y para el sector público (provisión de bienes y servicios públicos) a partir de la generación de externalidades positivas, la generación de valor agregado a través de un enfoque sistémico. De este modo, la sostenibilidad social de este tipo de intervenciones en nuestro país es consistente con el entorno vigente, debiendo tener la prioridad debida para su ejecución por parte de los sectores involucrados.” (énfasis propio)

Conforme a la conclusión citada, el sector transporte advierte la necesidad de convertir las ciudades tradicionales en ciudades inteligentes sostenible, el cual, se logra a través de un plan y el establecimiento de prioridades estratégicas, circunstancias de las cuales nuestro país carece; con lo cual, resulta indubitable la existencia de la necesidad de implementar las ciudades tecnológicas sostenibles.

En segundo lugar, La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y sus Objetivos (ODS) fue suscrito por nuestro país el 25 de setiembre de 2015 en el marco de la cumbre especial de las Naciones Unidas (UN) que tuvo lugar en la ciudad Nueva York del 25 al 27 de septiembre del año 2015, y en cuyo objetivo 11, se establece el compromiso de lograr las “**CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES**” bajo las siguientes metas¹⁵:

- De aquí a 2030, asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales.
- De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.
- De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.

¹⁵ <https://www.undp.org/es/sustainable-development-goals#ciudades-comunidades-sostenibles>

- Redoblar los esfuerzos para proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural del mundo.
- De aquí a 2030, reducir significativamente el número de muertes causadas por los desastres, incluidos los relacionados con el agua, y de personas afectadas por ellos, y reducir considerablemente las pérdidas económicas directas provocadas por los desastres en comparación con el producto interno bruto mundial, haciendo especial hincapié en la protección de los pobres y las personas en situaciones de vulnerabilidad.
- De aquí a 2030, reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.
- De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.
- Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional.
- De aquí a 2020, aumentar considerablemente el número de ciudades y asentamientos humanos que adoptan e implementan políticas y planes integrados para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático y la adaptación a él y la resiliencia ante los desastres, y desarrollar y poner en práctica, en consonancia con el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030, la gestión integral de los riesgos de desastre a todos los niveles.
- Proporcionar apoyo a los países menos adelantados, incluso mediante asistencia financiera y técnica, para que puedan construir edificios sostenibles y resilientes utilizando materiales locales.

En virtud de lo señalado, se advierte que lograr la implementación de las ciudades inteligentes sostenibles, existe un compromiso de cumplir metas, las cuales no hay mayor énfasis de prosecución, por ende, la propuesta resulta oportuna.

En tercer lugar, La propuesta de creación de la comisión multisectorial, la delimitación de sus funciones, la adopción del Plan anual para la implementación de ciudades sostenibles, los criterios de ejecución con el fin de mejorar la calidad de vida y seguridad de la población, la mejora de los servicios públicos y la eficiencia del Estado, la competitividad de aspectos económicos, sociales, urbanos, turísticos, medioambientales y culturales, resulta viable, por cuanto la misma se adecua al bloque de la constitucionalidad, más aún, cuando se delimita el marco jurídico para la implementación de las ciudades inteligente sostenibles.

III. IMPACTO DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa legislativa no contraviene ninguna norma constitucional ni legal, y respecta la separación de poderes.

En esa línea, para lograr la implementación se proponen en forma complementaria la tanto la modificación del literal j) e incorporación del literal k) en el segundo inciso del artículo 10 de la Ley 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, así como, la incorporación del artículo 86-A en la ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades; los cuales se aprecia a continuación:

TABLA COMPARATIVA

Ley 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales	
Texto Actual	Propuesta de modificación
“Artículo 10.- Competencias exclusivas y compartidas establecidas en la Constitución Política del Perú y la Ley de Bases de la Descentralización Los gobiernos regionales ejercen las competencias exclusivas y compartidas que les asignan la Constitución Política del Perú, la Ley de Bases de la Descentralización y la presente Ley, así como las competencias delegadas que acuerden entre ambos niveles de gobierno (...) 2. Competencias Compartidas (...) j) Otras que se les delegue o asigne conforme a ley.”	“Artículo 10.- Competencias exclusivas y compartidas establecidas en la Constitución Política del Perú y la Ley de Bases de la Descentralización Los gobiernos regionales ejercen las competencias exclusivas y compartidas que les asignan la Constitución Política del Perú, la Ley de Bases de la Descentralización y la presente Ley, así como las competencias delegadas que acuerden entre ambos niveles de gobierno (...) 2. Competencias Compartidas (...) j) Implementar las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) de acuerdo con el Plan Anual de Ciudades Inteligentes Sostenibles, a fin de lograr la optimización del planeamiento urbano, la provisión eficiente de servicios públicos, la protección ambiental, la seguridad ciudadana, el turismo, el desarrollo del potencial industrial, la lucha contra el tráfico de terrenos, entre otras. k) Otras que se les delegue o asigne conforme a ley.”
Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades	

Texto Actual	Propuesta de modificación
	“Artículo 86-A.- IMPLEMENTACIÓN DE CIUDADES INTELIGENTES SOSTENIBLES Las municipalidades provinciales y distritales, tienen el deber de implementar las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) de acuerdo con el Plan Anual de Ciudades Inteligentes Sostenibles, a fin de lograr la optimización del planeamiento urbano, la provisión eficiente de servicios públicos, la protección ambiental, la seguridad ciudadana, el turismo, el desarrollo del potencial industrial, la lucha contra el tráfico de terrenos, entre otras.”

IV. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO.

La presente iniciativa legislativa no representa ni prevé la ejecución de gasto por parte del Estado, puesto que se establece el marco conductual para que el ejecutivo sea el que disponga las acciones necesarias para implementar las ciudades inteligentes sostenibles, donde los gobiernos regionales y locales cumplirán un rol operativo del plan anual que se adopte de manera concertada y democrática.

La Ley beneficiará a toda la población mediante la aplicación de las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) de acuerdo con el Plan Anual de Ciudades Inteligentes Sostenibles y lograr con ello optimizar la eficiencia de las ciudades a fin de mejorar la calidad de vida y seguridad de la población, la mejora de los servicios públicos y la eficiencia del Estado, la competitividad de aspectos económicos, sociales, urbanos, turísticos, medioambientales y culturales.

V. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA 2021-2022 Y LAS POLÍTICAS DE ESTADO EXPRESADOS EN EL ACUERDO NACIONAL

V.1 Con la Agenda Legislativa

La presente propuesta legislativa, guarda relación con los temas quincuagésimo segundo, quincuagésimo tercero, quincuagésimo cuarto de la Agenda Legislativa del Congreso de la República para el período 2021-2022, el cual, a su vez se encuentra contenido dentro de las políticas de Estado del desarrollo sostenible y gestión ambiental; del desarrollo de la ciencia y la tecnología y, del desarrollo en infraestructura y vivienda enmarcada dentro

del tercer objetivo del Acuerdo Nacional “*Competitividad del País*”, en la que se priorizan los siguientes temas:

- Leyes sobre protección del medio ambiente y desarrollo sostenible.
- Promoción de la ciencia, innovación y tecnología.
- Acceso a internet.

V.2 Con el Acuerdo Nacional

El presente proyecto guarda relación estricta con la décima novena política de Estado del Acuerdo Nacional, relacionada con el Desarrollo sostenible y gestión ambiental, para cuyo objetivo, se contempla –entre otros-, lo siguiente:

- Estimular la inversión ambiental y la transferencia de tecnología para la generación de actividades industriales, mineras, de transporte, de saneamiento y de energía más limpias y competitivas, así como del aprovechamiento sostenible de los recursos forestales, la biotecnología, el biocomercio y el turismo.
- promover y evaluar permanentemente el uso eficiente, la preservación y conservación del suelo, subsuelo, agua y aire, evitando las externalidades ambientales negativas.