Proyecto de Ley N° 3361/2022-CR

PERÚ
CONGRESO de la REPÚBLICA

LUIS ÁNGEL ARAGÓN CARREÑO
Congresista de la República

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
19 OCT. 2022
RECIBIDO
Firma _____ Hora 1:00pm

"LEY DE IMPLEMENTACION DE LA TECNOLOGIA EN TRANSPORTES"

Los Congresistas de la Republica integrantes del **Grupo Parlamentario de ACCIÓN POPULAR** que suscriben; a iniciativa del señor Congresista **LUIS ANGEL ARAGÓN CARREÑO**, ejercen su derecho de iniciativa legislativa conferido en los artículos 102° inciso 1) y 107° de la Constitución Política del Perú; y conforme a los artículos 2° y del 76° numeral 2 del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente:

PROYECTO DE LEY

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la siguiente Ley:

"LEY DE IMPLEMENTACION DE LA TECNOLOGIA EN TRANSPORTES"

Artículo 1°. Objeto de la presente ley

La presente ley tiene por objeto, la implementación de herramientas tecnológicas de inteligencia artificial en el sector transporte, con la finalidad de implementar y promover la utilización de estas tecnologías para el uso eficiente del transporte y el fortalecimiento de las ciudades digitales, que permitirá ofrecer mejores servicios a los ciudadanos, mejorando la calidad de vida.

Artículo 2°. Finalidad

La presente ley tiene como finalidad aprovechar las herramientas tecnológicas de Inteligencia Artificial, a través de las plataformas para mejorar el transporte en las ciudades, mejorando la calidad de vida de los ciudadanos, a través de ciudades modernas, y seguras.

Artículo 3°. Definiciones

a) **Plataformas tecnológicas:** Sistema operativo, que posee un software para ejecutar determinadas aplicaciones.
b) **Herramientas tecnológicas:** Conjunto de programas informáticos que tiene por objetivo facilitar la realización de determinadas instrucciones en un dispositivo tecnológico, que ayudarán a obtener óptimos resultados ahorrando tiempo y recursos.
c) **Inteligencia Artificial:** Tecnología con el propósito de crear máquinas que presenten similares capacidades que el ser humano.

Artículo 4°Ámbito de aplicación

Impleméntese y adecúese las herramientas tecnológicas de inteligencia artificial, en los tres niveles de Gobierno Central, Gobiernos Regionales y Locales, para el fortalecimiento y uso eficiente del transporte, que estará a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en coordinación con el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, y la Secretaria de Gobierno Digital.

Artículo 5°. Disposiciones de la Implementación de herramientas tecnológicas

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones:

a) Implementa, administra y coordina la ubicación e instalación de las herramientas tecnológicas de inteligencia artificial para su correcto funcionamiento.

b) Regula la utilización de las herramientas tecnológicas de inteligencia artificial para contribuir con el orden, seguridad vial, la seguridad ciudadana, atiende las situaciones de emergencia y/o desastres.
c) Administra la información captada para prevenir la delincuencia, y en caso de requerirse la información captada por los equipos tecnológicos de inteligencia

artificial, por la autoridad judicial, ministerio público, Policía Nacional del Perú, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, remitirá la información obtenida en el plazo de un día (01) bajo responsabilidad.

d) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones podrá suscribir convenios de colaboración que sean necesarias para la implementación de la presente ley.

e) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, informará anualmente a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, los resultados obtenidos, con la utilización de herramientas tecnológicas de inteligencia artificial.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Firmado digitalmente por: PORTERO LOPEZ Hilda Marleny FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 19/10/2022 09:41:52-0500

PRIMERA. –

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones coordinará con el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, el Ministerio de Economía y Finanzas, y la Secretaria de Gobierno Digital, a fin de establecer políticas públicas que resulten necesarias para la implementación y ejecución de las herramientas tecnológicas de Inteligencia Artificial, a través de las plataformas para mejorar el sector tránsito en las ciudades, que permitirá también mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, creando ciudades modernas, y seguras.

Firmado digitalmente por: ESPINOZA VARGAS Jhaec Danwin FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 19/10/2022 12:17:56-0500

SEGUNDA.-

Déjese sin efecto el artículo 340° del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo Nº 033-2001-MTC, y la Segunda. Modificación del Anexo I del Reglamento Nacional de Tránsito, en tanto el Ministerio de Transportes y Comunicaciones implemente las herramientas tecnológicas necesarias, que permitan un eficaz control de las velocidades en los vehículos automotores a nivel nacional.

Firmado digitalmente por: SOTO PALACIOS Wilson FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/10/2022 09:39:44-0500

Firmado digitalmente por: ARAGON CARREÑO Luis Angel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/10/2022 14:51:47-0500

Firmado digitalmente por: MORI CELIS Juan Carlos FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 17/10/2022 15:28:48-0500

EXPOSICION DE MOTIVOS

La presente propuesta legislativa, tiene por objetivo fomentar la implementación de herramientas tecnológicas en las ciudades y al interior del país, en el sector transporte, para lograr la transformación de las ciudades a ciudades digitales, debemos recordar que a través de la Secretaria de Gobierno y Transformación Digital, adscrita a la PCM, ya se viene implementando en el país el uso estratégico[1] de las tecnologías digitales y datos en la Administración Pública para crear valor público, en ese sentido a través de esta ley también debemos priorizar la implementación y el uso de la tecnología en la ciudades, para contar con ciudades más eficientes, con servicios digitales en favor de la ciudadanía.

El Congreso de acuerdo a las facultades conferidas en el Artículo 102° de la Constitución Política del Perú, señala "Son atribuciones del Congreso: 1. Dar leyes y resoluciones legislativas, así como interpretar, modificar o derogar las existentes", en ese sentido, de acuerdo a la necesidad existente de legislar en el país para contar con un mayor desarrollo e implementación de la tecnología en las ciudades aplicada en el sector transportes.

Es importante precisar que la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM)[2], a través de la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital, es el Líder Nacional del Gobierno Digital en el Perú, y podemos decir que es el responsable del proceso de transformación digital en el país y de la dirección estratégica del Gobierno Digital en el Estado Peruano, dentro de sus funciones está la de dictar normas que establece los procedimientos y es responsable de su operación y correcto funcionamiento, sabemos la importancia que tienen el uso estratégico de la tecnologías en el estado, para servir mejor a los ciudadanos, a través de políticas públicas, procedimientos, implementados en la administración pública y de valor para la ciudadanía.

[1] https://www.gob.pe/transformaciondigital
[2] https://www.gob.pe/transformaciondigital

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VERGARA MENDOZA Elvis Heman FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 18/10/2022 12:19:00-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VERGARA MENDOZA Elvis Heman FAU 20161749126 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 18/10/2022 12:19:16-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PAREDES FONSECA Karol Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 19/10/2022 09:35:06-0500

A través del uso transversal de las tecnologías en diferentes ámbitos de aplicación como educación, salud, conservación del ambiente, seguridad ciudadana, prevención de riesgo de desastres, gobierno abierto, defensa nacional, innovación, investigación, transferencia de conocimiento, sectores productivos, sociales así como **transporte,** herramientas que permitirán transformar las ciudades, lograr servicios de mejor calidad y con proyección para el desarrollo social y económico a través de la tecnología, así como Incrementar el acceso,[3] uso y apropiación de las tecnologías de la información y comunicación para la generación de contenidos, bienes, servicios digitales y capacidades que permitan el desempeño pleno y sostenible del país y su inserción dentro de las naciones desarrolladas y de la sociedad de la información y del conocimiento.

También es importante precisar que el Acuerdo Nacional **20. Desarrollo de la ciencia y la tecnología**, en la cual señala el compromiso a fortalecer la capacidad del país para generar y utilizar conocimientos científicos y tecnológicos, para desarrollar los recursos humanos y para mejorar la gestión de los recursos naturales y la competitividad de las empresas. De igual manera, el compromiso de incrementar las actividades de investigación y el control de los resultados obtenidos, evaluándolos debida y puntualmente. También señala la asignación de mayores recursos financieros mediante concursos públicos de méritos que conduzcan a la selección de los mejores investigadores y proyectos, así como a proteger la propiedad intelectual. Con este objetivo el Estado: (a) asignará mayores recursos, aplicará normas tributarias y fomentará otras modalidades de financiamiento destinado a la formación de capacidades humanas, la http://acuerdonacional.pe investigación científica, la mejora de la infraestructura de investigación y la innovación tecnológica; (b) creará mecanismos que eleven el nivel de la investigación científica y el desarrollo tecnológico de las universidades, los institutos de investigación y las empresas; (c) procurará la formación de recursos humanos altamente calificados en los sectores

[3] Incrementar el acceso, uso y apropiación de las tecnologías de la información y comunicación para la generación de contenidos, bienes, servicios digitales y capacidades que permitan el desempeño pleno y sostenible del país y su inserción dentro de las naciones desarrolladas y de la sociedad de la información y del conocimiento.

productivos más promisorios para la economía nacional; (d) desarrollará programas nacionales y regionales de impacto productivo, social y ambiental; y (e) promoverá en toda la población, particularmente en la juventud y la niñez, la creatividad, el método experimental, el razonamiento crítico y lógico así como el afecto por la naturaleza y la sociedad mediante los medios de comunicación.

El acceso a la Tecnología[4] de la Información y Comunicación (TIC), acompañado de la generación de contenidos, servicios y bienes digitales así como del desarrollo de capacidades para que todos los peruanos puedan desempeñarse plenamente y de manera segura en el entorno digital, y de igual manera promover mecanismos que fortalezcan el acceso, conectividad y su uso en las regiones del país, para fortalecer la gobernabilidad y el desarrollo sostenible, a través de un servicio moderno, transparente, eficiente, eficaz, efectivo y descentralizado al ciudadano.

Esta norma también busca fomentar la transformación de las ciudades a ciudades digitales, a través del uso transversal de las tecnologías, que ampliará el proceso de transformación digital y en este caso al sector transportes, y a través de los gobiernos regionales y locales, que permita adaptar las herramientas al servicio ciudadano, a través del desarrollo de plataformas y servicios digitales.

Situación del sector transporte en el Perú

A lo largo de los años, se han apreciado las condiciones deplorables[5] en las que se encuentra el sector transporte en el país, el transporte urbano de nuestra capital afecta la economía, retrasan el crecimiento de la industria, disminuyen la eficiencia y generan gastos al sector privado al provocar mayores costos de transacción y, sobre todo, afecta la calidad de vida de los ciudadanos al ofrecerles condiciones de movilidad

[4]https://portal.mtc.gob.pe/comunicaciones/tic/documentos/reunion_18.10.17/Presentaci%C3%B3n_Propuesta_de_Agenda_Digital.pdf
[5] https://transitemos.org/propuestas/situacion-del-transporte-urbano-en-lima-y-callao/

poco dignas, ponerlos en riesgo de accidentes de tránsito, limitar su acceso a servicios básicos (empleo, educación y salud) y penalizar la economía de los más pobres.

La ausencia del Estado, en asumir su rol como garante de un sistema de transporte público de calidad y de interconexión nacional, ha provocado un caos desproporcionado en la manera como se trasladan las personas y en cómo circulan las mercancías. Asimismo, la superposición de competencias y la diversidad de autoridades que actúan de forma fragmentada y dispersa sobre la movilidad y el transporte generan un estado de desarticulación que no permite emprender mejoras en el sector transporte y si sumamos a ello, las obras inconclusas o paralizadas por corrupción, situaciones como estas hacen más difícil el desarrollo en el transporte; sin embargo, de acuerdo a la información del primer trimestre del 2022, la inversión en infraestructura de transporte en los 32 contratos de concesión,[6] en el ámbito del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositrán), sumó 166.90 millones.

El mayor dinamismo de estas inversiones se refleja en vías férreas, específicamente en la Línea 2 del Metro de Lima con 61.61 millones de dólares ejecutados, seguido de carreteras con 57.58 millones de dólares, el sector portuario con 45.38 millones de dólares y aeropuertos con capitales por 2.31 millones de dólares.

De esta manera, la inversión acumulada en infraestructura de transporte ejecutada, por medio del mecanismo Asociación Pública-Privada (APP), a marzo de este año sumó 10.152 millones de dólares, lo que representó el 61.14% del total de compromisos de inversión de las empresas concesionarias.

[6]https://elperuano.pe/noticia/151598-mas-de-166-millones-de-dolares-se-invirtieron-en-infraestructura-de-transporte-en-primer-trimestre-del-2022

Según Información de Ositrán, las inversiones valorizadas en marzo alcanzaron 86.81 millones de dólares, sustentadas principalmente por los capitales de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao con la ejecución de 53.03 millones de dólares.

Las inversiones en puertos alcanzaron 16.96 millones de dólares, destacando los capitales colocados en el nuevo Terminal de contenedores en el terminal portuario del Callao, el Terminal portuario multipropósito de Salaverry y el terminal portuario de Paita.

Asimismo, la inversión en carreteras sumó 16.81 millones de dólares, impulsada por las obras efectuadas en la Red Vial N° 4 Pativilca-Puerto Salaverry, la Autopista del Sol-Trujillo-Sullana, IIRSA Norte Paita-Yurimaguas e IIRSA Sur tramo 4: Azángaro-Inambari.

Esta inversiones que se vienen realizando en nuestro país, en el sector transporte requieren también la implementación de alta tecnología, por ejemplo en América Latina, aproximadamente ocho ciudades[7] ya cuenta con tecnología de punta, llamadas también ciudades inteligentes, o Smart City, creadas para potenciar el desarrollo sostenible, y si nos preguntamos ¿Qué hace a las ciudades Smart? en base a la definición del reciente informe del BID, La Ruta hacia las Smart City, Migrando de una gestión tradicional a la ciudad inteligentes[8] "Una ciudad inteligente es aquella que coloca a las personas en el centro del desarrollo, incorpora tecnologías de la información y la comunicación en la gestión urbana y usa estos elementos como herramientas para estimular la información de un gobierno eficiente, que incluya los procesos de planificación colaborativa y participación ciudadana. Al promover un desarrollo integrado y sostenible, las ciudades inteligentes se tornan más innovadoras y competitivas, atractivas y resilientes, mejorando así las vidas de sus ciudadanos y empresarios".

---

[8] https://conexionintal.iadb.org/2018/11/27/267_e_ideas6/

Podemos decir que las principales características de una Ciudad Inteligente[9] son:

a) Es sostenible: Cuenta con una administración pública y participación del sector privado, mediante el uso de tecnologías digitales u otros medios para reducir costos y optimizar el consumo.
b) Es Inclusiva y transparente: Tiene y facilita una comunicación directa con sus ciudadanos, ofrece datos abiertos y permite el seguimiento y control de las finanzas públicas.
c) Genera riqueza: Cuenta con una infraestructura adecuada para la generación de empleos de alta calidad, innovación, competitividad y crecimiento de los negocios.
d) Está pensada para los ciudadanos: Mejora la vida de las personas, cuenta con acceso rápido a servicios públicos más eficientes, buscando satisfacer las necesidades de los habitantes de forma inteligente e integral, lo cual significa ir más allá de lo que la tecnología pueda ofrecer por sí misma.

En el año 2017, la ciudad de Buenos Aires lideraba el ranking latinoamericano de ciudades inteligentes, seguida por Santiago de Chile, Ciudad de México, Medellín, Montevideo y Uruguay.

Santiago de Chile - hacia un futuro sostenible

Aquí tenemos como se han ido implementando las Smart City, por ejemplo tenemos al país vecino en la ciudad de Santiago de Chile[10] que cuenta con más de 6 millones de habitantes (y más de 8 millones de personas en el área metropolitana), es una de las ciudades inteligentes más grandes de América Latina. Santiago siguió moviéndose

[9] https://conexionintal.iadb.org/2018/11/27/267_e_ideas6/
[10] https://www.o-city.com/es/blog/the-best-smart-cities-in-latin-america

con los tiempos, los objetivos del proyecto inteligente de Chile van más allá de las mejoras tecnológicas, y se tratan de un futuro sostenible a través de:

a) Una transición del 100% a energías limpias y renovables
b) Facilitar una población alfabetizada en tecnología y,
c) Comunicación más eficiente

El impacto de las soluciones de ciudad inteligente de Santiago de Chile es grande. Las personas se benefician de soluciones prácticas como el estacionamiento inteligente y un programa de uso compartido de bicicletas, que contribuye a una ciudad sin automóviles.

Además, los beneficios económicos de la transición energética hacia energías limpias y renovables no deben subestimarse. Esta transición significa menores costos para los habitantes y las empresas de Santiago de Chile. Al final, esto impulsó el clima económico. Los proyectos de ciudad inteligente de Santiago de Chile son un gran ejemplo de cómo los objetivos de sostenibilidad climática también pueden ayudar a mejorar la calidad del entorno social.

COLOMBIA

En Medellín las soluciones inteligentes están orientadas a mejorar la vida de las personas es una de las razones por las que merece un lugar especial en la lista de las mejores ciudades inteligentes de América Latina.

Como sabemos Medellín, tiene un pasado bastante difícil, Las altas tasas de criminalidad y la falta de acceso a instalaciones sociales encabezaron la lista de desafíos de Medellín en los noventa del siglo pasado. Fue la tecnología lo que ayudó a salvar la ciudad.

El Sistema de Movilidad Inteligente de Medellín (SIMM) integra comunicaciones, infraestructura y transporte. Pero hay muchas más soluciones inteligentes que ayudaron a Medellín a llegar a donde está ahora, como:

- Una solución de gestión de energía (pre-paga).
- Un sistema de alerta temprana para la contaminación y los desastres naturales.
- Una plataforma de emergencia que redujo significativamente el tiempo de espera para que llegara la ayuda.
- Un sistema de acceso a la educación para todos.

Como resultado, muchos de los servicios administrativos de las ciudades involucran tecnología inteligente.

MEXICO

La ciudad de México[11] representa un ejemplo claro de integración digital. En su portal web, se pueden realizar más de 1000 trámites cien por ciento en línea tales como: **renovación de la licencia de conducir,** el "hoy no circula", entre otros es posible debido a la implementación de la tecnología.

URUGUAY

La ciudad de Canelones, en Uruguay, cuenta con una población de poco menos de 30.000 habitantes (Censo 2011), presentó en 2020 el proyecto "**Canelones Inteligente"** cuyo propósito es garantizar un desarrollo económico y urbano sostenible incorporando innovación en**: movilidad**, medio ambiente, TICs, economía del conocimiento y gobernanza. Esta ciudad ya viene transitando algunos avances en la materia, ejemplos de ello son el proyecto de cercanía digital "1828 Canelones digital" el sistema de gestión de emergencias climáticas "SIREC", la plataforma de gestión administrable en forma remota, trámites en línea, **fiscalización móvil inteligente,**

[11] https://redeuslac.org/ciudades-inteligentes-en-latinoamerica-un-modelo-smart-city-para-ciudades-intermedias-el-caso-de-concordia-argentina/

fiscalización vehicular móvil, estacionamiento tarifado, parques tecnológicos e industriales y convenio con la empresa estatal de telecomunicaciones Antel para disponer de 150 puntos de WiFi, entre otras iniciativas.

Debemos señalar que n el marco de la agenda del 2030, del proyecto de ciudades inteligentes para el desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe, tiene como objetivo adoptar políticas adecuadas al mundo de la tecnología en el sistema de transportes público,

En ese sentido el Perú, tiene que implementar las herramientas tecnológicas, para convertir a las ciudades en ciudades tecnológicas, ya se viene haciendo a través de la secretaria de Gobierno Digital; sin embargo, en transportes se tiene muy poco en tecnología apenas lima cuenta con semáforos inteligentes las 291 intersecciones semafóricas distribuidas en 20 distritos como: La Victoria, Magdalena del Mar, Pueblo Libre, Jesús María, Breña, Cercado de Lima, Santiago de Surco, Surquillo, Villa el Salvador, Villa María del Triunfo, San Juan de Miraflores, San Isidro, Miraflores, San Miguel, Comas, Carabayllo, Los Olivos, San Martin de Porres, Independencia y San Luis.

Estos semáforos inteligentes permiten controlar los tiempo de las intersecciones en tiempo real, cambiar el sentido de una intersección en una emergencia de tránsito, ayuda a minimizar las congestiones, conocer la cantidad de vehículos que pasa por una intersección, conocer la hora de congestionamiento de una intersección entre otros.

Ahora bien, esta ley también propone en la segunda disposición complementaria final dejar sin efecto el artículo 340° del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo Nº 033-2001-MTC, y la Segunda. Modificación del Anexo I del Reglamento Nacional de Tránsito, en tanto el Ministerio de Transportes y Comunicaciones implemente las herramientas tecnológicas necesarias, que permitan un eficaz control de las velocidades en los vehículos automotores a nivel nacional

Respecto a la reducción de la velocidad en las ciudades, podemos decir que el Decreto Supremo N°025-2021-MTC fue publicado el 17 de julio del 2021 (hace más de un año), sin embargo, en relación a la regulación de los nuevos límites de velocidad la norma dispuso un plazo de 365 días para su entrada en vigencia.

Siendo el objeto del referido decreto N°025-2021-MTC, reducir del número de siniestros de tránsito y el número de fallecidos por causa al exceso de velocidad en la conducción de vehículos. En consecuencia, dispone que no se deberá exceder los 30 km/h (antes era 40 km/h) en las calles y jirones. Esto mismo se aplica en las avenidas, donde no se deberán superar los 50 km/h (antes era 60 km/h). Se aplica un margen de tolerancia de cinco (5) Km/h.

Como vemos la fórmula legal aplicada "(...) Artículo 162.- Límites máximos de velocidad
Cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, los límites máximos de velocidad, son los siguientes:

a) En zona urbana:
1. En Calles y Jirones: 30 km/h
2. En Avenidas: 50 km/h"

"Artículo 163.- Límites máximos de velocidad en carreteras que cruzan centros poblados y otros
Los límites de velocidad en carreteras que cruzan centros poblados y/o viviendas ubicadas de forma continua o dispersa parcialmente, zonas escolares u hospitales son los siguientes:

a) En zonas comerciales: 30 km/h.
b) En zonas residenciales: 50 km/h.
c) En zonas escolares / hospitales: 30 km/h.

La Autoridad competente, debe señalizar estos cruces".

"Artículo 168-A.- Tolerancia para la supervisión de velocidades permitidas
En la supervisión y/o detección de infracciones a las velocidades máximas permitidas en el presente Reglamento se aplica un margen de tolerancia de cinco (5) Km/h, por lo que el exceso de velocidad es sancionable sólo cuando en la medición se supere la velocidad máxima más el margen de tolerancia señalado."

MULTA APLICABLE

Código de falta: M20 No respetar el límite máximo o minino de velocidad establecido, de acuerdo a los siguientes supuestos:
a) Superar el límite máximo establecido hasta en 10 km/h adicionales, multa 18% UIT.
b) Superar el límite máximo establecido en más de 10 km/h hasta en 30 km/h adicionales Multa 24% UIT.
c) Superar el límite máximo establecido en más de 30 km/h adicionales, multa 50% UIT.
d) No respetar el límite mínimo de velocidad establecido, multa 18% UIT.

Todas las faltas tienen condición de "muy graves".

E. Actores involucrados:

1. **Ministerio de Transportes y Comunicaciones**: Ente rector de la implementación de la política de nuevos límites de velocidad.
2. **Policía Nacional (Dirección de Tránsito y Transportes):** Encargado del control y fiscalización del tránsito, así como de imponer las multes y sanciones de tránsito.
3. **Municipalidades Provinciales:** Autoridad que recauda los impuestos de las multas de tránsito y competente de dotar los equipos e infraestructura electrónica para fiscalizar la política nuevos límites de velocidad para calles, jirones, y avenidas.

La política de reducción de límites de velocidad para calles, jirones, y avenidas, es de carácter internacional, toda vez, que la Organización Mundial de la Salud la recomienda de conformidad con su "Agenda 2030 para el desarrollo sostenible". En Europa demostrando su eficacia en la reducción de accidentes de tránsito. Asimismo, la ONG Luz Ámbar señala que cuando un peatón es atropellado es 50 km/h o menos tiene lesiones leves, superado los 60 Km/h las lesiones son graves o la muerte inminente.

Hasta la fecha solo la Provincia Constitucional del Callao cuenta con sensores inteligentes, cámaras, controles de velocidad. Para la implementación de la norma es necesario que a nivel nacional se cuente con más cámaras, sensores y semáforos inteligentes en todas las vías principales, toda vez, que hasta la fecha esta tecnología es limitada en el país. Asimismo, no hay planificación ni logística para la implementación de esta política, como la señalética para identificar las calles, jirones y avenidas; función que se encargó a las municipalidades, pero sin los recursos y la asistencia técnico necesaria del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

De igual forma, el fin de la política debe ser la reducción de los accidentes de tránsito y la tasa de mortalidad vial, y no una política de sistema recaudatorio, toda vez que de implementarla de esta manera sería una política discrecional y abusiva orientada en la recaudación de impuestos por parte de las municipalidades, lo cual perjudicaría de forma directa a todos los usuarios de vehículos motorizados. Para dicho fin es importante que el plan para implementar política de los nuevos límites de velocidades cuente con políticas de difusión, planificación, de forma integral y con el equipo técnico suficiente.

En ese sentido, las municipales y la policía de tránsito no están preparados para hacer cumplir la normativa de forma integral y en todos los departamentos, es por ello que la política de implementación estará reducida a campañas de concientización en

coordinación con la policía, es decir, la política de reducción de velocidad se convertirá en algo eventual y discrecional.

Por otro lado, la política de reducción de velocidad no origina problemas en la transitabilidad vehicular, toda vez que dicho problema es por la falta de una política de reorganización del transporte público, sistema de semaforización, así como la construcción de infraestructura de avenidas amplias y adecuadas a las necesidades viales.

Finalmente, la recaudación económica de las multas debe tener un carácter intangible, para estar solo destinada a implementar la logística del sistema de seguridad vial de las municipalidades, y no a otros fines.

Por lo que podemos apreciar que es necesario nuevamente mencionar que Lima, carece de semáforos inteligentes necesarios, así como controladores electrónicos, que permitan un servicio integrado del tránsito, por lo que el Smart City, es el modelo que debemos seguir para ofrecer a los habitantes los grandes beneficios que traen los avances tecnológicos, mejorando la institucionalidad del estado a través de una cooperación entre las empresas públicas y privadas, que son necesarios para lograr el desarrollo de las ciudades a ciudades con tecnología, transformándola a ciudades inteligentes.

I. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN NUESTRA LEGISLACION NACIONAL

La presente propuesta legislativa, tiene por objetivo la implementación de herramientas tecnológicas de inteligencia artificial en el sector transporte, con la finalidad de implementar y promover la utilización de estas tecnologías para el uso eficiente del transporte y el fortalecimiento de las ciudades digitales, que permitirá ofrecer mejores servicios a los ciudadanos, mejorando la calidad de vida.

II. ANALISIS COSTO – BENEFICIO

La presente propuesta legislativa, no generara costo para el erario nacional, muy por el contrario establece una normativa que permitirá un estado más eficiente, moderno y con mayor servicio a la ciudadanía.

III. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL Y LA AGENDA LEGISLATIVA

La presente propuesta legislativa se vincula con la Política de Estado, referida al **Política 20. Desarrollo de la ciencia y la tecnología**, en la cual señala el compromiso comprometemos a fortalecer la capacidad del país para generar y utilizar conocimientos científicos y tecnológicos, para desarrollar los recursos humanos y para mejorar la gestión de los recursos naturales y la competitividad de las empresas. De igual manera, nos comprometemos a incrementar las actividades de investigación y el control de los resultados obtenidos, evaluándolos debida y puntualmente. Nos comprometemos también a asignar mayores recursos financieros mediante concursos públicos de méritos que conduzcan a la selección de los mejores investigadores y proyectos, así como a proteger la propiedad intelectual. Con este objetivo el Estado: (a) asignará mayores recursos, aplicará normas tributarias y fomentará otras modalidades de financiamiento destinado a la formación de capacidades humanas, la http://acuerdonacional.pe investigación científica, la mejora de la infraestructura de investigación y la innovación tecnológica; (b) creará mecanismos que eleven el nivel de la investigación científica y el desarrollo tecnológico de las universidades, los institutos de investigación y las empresas; (c) procurará la formación de recursos humanos altamente calificados en los sectores productivos más promisorios para la economía nacional; (d) desarrollará programas nacionales y regionales de impacto productivo, social y ambiental; y (e) promoverá en toda la población, particularmente en la juventud y la niñez, la creatividad, el método experimental, el razonamiento crítico y lógico así como el afecto por la naturaleza y la sociedad mediante los medios de comunicación.