



Municipalidad de
Magdalena del Mar

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"

"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

Magdalena del Mar, 03 de setiembre de 2026

OFICIO N° 026-2026-A-MDMM

Señor

OSCAR DE JESÚS RETO OTERO

Presidente de la Cámara de Diputados

Plaza Constitución, Av. Abancay s/n - Lima

Presente

Asunto : Propuesta de iniciativa legislativa que deroga la Ley N°30900, que crea la Autoridad De Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).

Referencia : Acuerdo de Concejo N°133-2026-MDMM

De mi especial consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted, para hacer de su conocimiento que, mediante Acuerdo de Concejo N° 133-2026-MDMM, se aprobó la propuesta de iniciativa legislativa denominada "Ley que deroga la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)".

En ese sentido, corresponde señalar que el artículo 9, numeral 13 de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, establece que es atribución del concejo municipal, entre otras, aprobar los proyectos de ley que, en materia de su competencia, sean propuestos al Congreso de la República, en concordancia en el numeral 9 del artículo 195 de la Constitución Política del Perú, que reconoce a los gobiernos locales el derecho de iniciativa en la formación de leyes relativas a las materias de su competencia.

El artículo 109 del Reglamento de la Cámara de Diputados, aprobado mediante Resolución Legislativa N° 005-2025-2026-CR, precisa que las instituciones públicas autónomas —entre ellas, los gobiernos locales— pueden presentar iniciativas legislativas en las materias que les son propias, debiendo precisarse la base legal que genera la competencia en el documento de remisión. En tal sentido, a continuación, se precisa que la presente propuesta de ley se sustenta en la siguiente base legal:

- a) Artículo 107, segundo párrafo y artículo 195, numeral 9 de la Constitución, que reconocen el derecho de los gobiernos locales —sin distinción entre su condición de provinciales o distritales— a presentar iniciativas en la formación de leyes relativas a las materias de su competencia.
- b) Artículo 195, numeral 8 de la Constitución, en concordancia con el artículo 81, numeral 3 de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, según los cuales las municipalidades poseen competencia para desarrollar y



Municipalidad de
Magdalena del Mar

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"

"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

regular actividades y/o servicios en materia de transporte colectivo, circulación y tránsito; siendo que los gobiernos distritales cumplen, además, funciones específicas compartidas, en dicha materia.

En tal virtud, la Municipalidad de Magdalena del Mar formula y presenta la iniciativa legislativa adjunta no desde un mero interés genérico, sino desde una competencia normativa propia y suficiente, relacionada directamente con la materia objeto de regulación, la cual se ve, además, directamente afectada por el funcionamiento de la entidad cuya derogatoria se propone.

En aplicación de lo dispuesto en las normas antes referidas, remito a usted el proyecto de ley que comprenden la exposición de motivos y el análisis costo beneficio, que cumplen a cabalidad los requisitos formales contemplados en el Reglamento de la Cámara de Diputados, así como el acuerdo de concejo que lo aprueba, para que prosiga con el trámite que corresponda.

Sin otro particular, hago propicia la oportunidad para expresarle mi especial consideración.

Atentamente,


Francis James Allison Oyague
ALCALDE



MUNICIPALIDAD DE MAGDALENA DEL MAR
ACUERDO DE CONCEJO N° 133-2026-MDMM
Magdalena del Mar, 11 de agosto de 2026

POR CUANTO:

El Concejo Municipal de Magdalena del Mar, en sesión Ordinaria N°20 de la fecha en mención;

VISTOS:

El Informe N° 558-2026-OGAJ-MDMM, emitido por la Oficina General de Asesoría Jurídica; el Memorando N° 337-2026-GM-MDMM, emitido por Gerencia Municipal, y;

CONSIDERANDO:

Que, los gobiernos locales gozan de autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia, potestad que radica en la facultad de ejercer actos de gobierno administrativos y de administración, con sujeción al ordenamiento jurídico; ello, de acuerdo con el artículo 194 de la Constitución Política del Perú, modificado por Ley N° 30305, concordado con el artículo II del título preliminar de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades;

Que, el segundo párrafo del artículo 107 de la mencionada Carta Magna, modificado por Ley N° 28390, en concordancia con el artículo 195, numeral 9 de aquella, establece que los gobiernos locales poseen derecho a iniciativa en la formación de leyes, en las materias que les son propias;

Que, asimismo, el artículo 9, numeral 11 de la precitada Ley N° 27972 establece que es atribución del concejo municipal, entre otras, aprobar los proyectos de ley que, en materia de su competencia, sean propuestos al Congreso de la República;

Que, según el artículo 195, numeral 8 de la Constitución Política, las municipalidades son competentes para desarrollar y regular actividades y/o servicios en materia de transporte colectivo, circulación y tránsito, entre otras;

Que, el artículo 81, numerales 1.1 y 1.2 de la Ley Orgánica de Municipalidades, prescriben como funciones específicas exclusivas de las municipalidades provinciales, entre otras, normas, regular y planificar el transporte terrestre, fluvial y lacustre; además de normas y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales sobre la materia;

Que, los artículos 75 y 76, numeral 4 del Reglamento del Congreso de la República, establecen que las proposiciones de ley deben contener una exposición de motivos donde se exprese el problema que se pretende resolver y los fundamentos de la propuesta, los antecedentes legislativos, el efecto de la vigencia de la norma que se propone sobre la legislación nacional, precisando qué artículos o partes de artículos se propone modificar o derogar, el análisis costo-beneficio de la futura norma legal que incluya la identificación de los sectores que se beneficiarían o perjudicarían con el proyecto de ley, los efectos monetarios y no monetarios de la propuesta, su impacto económico y, cuando corresponda, su impacto presupuestal y ambiental; en tanto que se precisa que las proposiciones de ley presentadas por las Municipalidades solo podrán versar sobre asuntos de su exclusiva competencia;

Que, la gestión del transporte urbano en Lima y Callao constituyen, desde hace décadas un problema álgido que exige soluciones prontas y eficaces por parte de las autoridades competentes. En ese sentido, se creó la ATU;





MUNICIPALIDAD DE MAGDALENA DEL MAR
ACUERDO DE CONCEJO N° 133-2026-MDMM
Magdalena del Mar, 11 de agosto de 2026

Que, durante su creación se esgrimieron, como argumentos en defensa de la constitución de la ATU, entre otros, que se obtengan soluciones definitivas al desbordante problema que afecta a la sociedad en conjunto. En concreto, se pensó en el índice creciente de accidentes de tránsito; en la pérdida de horas hombre; en las permanentes congestiones vehiculares; enfermedades pulmonares; cuadros de estrés y millones de soles en pérdida diaria a la economía. Sin embargo, la ATU no solo no ha disminuido ninguno de esos problemas, sino que, inclusive los habría empeorado;

Que, en tal sentido, la Oficina General de Asesoría Jurídica, mediante informe del visto, propone que se derogue expresamente la Ley N° 30900 y sus modificatorias y normas conexas, con lo cual se eliminará del ordenamiento jurídico la disposición que dio origen a la ATU y se extinguirá del marco institucional que centralizaba las funciones de planificación, regulación y fiscalización del transporte urbano en una entidad adscrita al Poder Ejecutivo. En consecuencia, se restituirá las competencias en materia de transporte urbano a la Municipalidad Metropolitana de Lima en el ámbito de la provincia de Lima y a la Municipalidad Provincial del Callao, en el ámbito de la provincia constitucional del Callao, conforme a lo dispuesto en la Ley Orgánica de Municipalidades y sus modificatorias;

Que, el artículo 41 de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, modificado por Ley N° 31433, establece que los acuerdos son decisiones que toma el concejo, referidas a asuntos específicos de interés público, vecinal o institucional, que expresan la voluntad del órgano de gobierno para practicar un determinado acto o sujetarse a una conducta o norma institucional;

Estando a lo expuesto y, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 9 y 41 de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, y con la dispensa del trámite de comisiones, así como de lectura y aprobación del acta, el Concejo Municipal adoptó por **UNANIMIDAD** el siguiente:

ACUERDO:

ARTÍCULO PRIMERO. - **APROBAR** la propuesta iniciativa legislativa denominada: «Ley que deroga la Ley N° 30900, Ley que crea la autoridad de transporte urbano para Lima y Callao (ATU)».

ARTÍCULO SEGUNDO. - **ENCARGAR** a la Secretaría General la remisión del presente acuerdo de concejo y sus anexos al Congreso de la República, de acuerdo con la normativa vigente, para los fines que correspondan.

ARTÍCULO TERCERO. - **DISPONER** la publicación del presente acuerdo en la Plataforma Digital del Estado Peruano (www.gob.pe).

REGÍSTRESE, COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE



MUNICIPALIDAD DE MAGDALENA DEL MAR

Francis James Allison Oyague
ALCALDE



CERTIFICO: QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL QUE SE PONE EN LOS ARCHIVOS DE LA MUNICIPALIDAD SEGUN LEY N° 27972 Y EL TUG DE LA LEY N° 27444
N° REGISTRO: 324

13 AGO. 2026

ABOG. BLANCA E. LEÓN VELARDE MENDEZ
SECRETARIA GENERAL

PROYECTO DE LEY

El Concejo Municipal del distrito de Magdalena del Mar, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que lo confieren los artículos 107 y el numeral 9 del artículo 195 de la Constitución Política del Perú, concordantes con el numeral 13 del artículo 9 de la Ley n.º 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, formula la siguiente iniciativa legislativa:

LEY QUE DEROGA LA LEY N.º 30900, LEY QUE CREA LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO (ATU)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

A. De la habilitación para el ejercicio de la iniciativa legislativa municipal

El artículo 107, segundo párrafo, de la Constitución Política del Perú reconoce a los gobiernos locales el derecho de iniciativa en la formación de las leyes relativas a las materias que les son propias. En sentido idéntico, el artículo 195, numeral 9 de la Carta Fundamental atribuye a las municipalidades la facultad de presentar iniciativas legislativas en los asuntos y materias de su competencia. Ambas disposiciones constitucionales encuentran desarrollo en el numeral 13 del artículo 9 de la Ley n.º 27972, Ley Orgánica de Municipalidades —en adelante, la LOM—, que reconoce al concejo municipal la atribución de aprobar los proyectos de ley que, en materia de su competencia, se propongan al Congreso de la República.

Cabe precisar que, conforme al artículo 41 de la LOM, modificado por la Ley n.º 31433, los acuerdos constituyen las decisiones que adopta el concejo municipal respecto de asuntos específicos de interés público, vecinal o institucional, y expresan la voluntad del órgano de gobierno local para practicar un determinado acto. En consecuencia, toda iniciativa legislativa que se gesticione al interior de una municipalidad requiere, como presupuesto formal de validez, ser aprobada mediante el respectivo acuerdo de concejo, requisito que la presente propuesta satisface plenamente.

B. De la potestad de las municipalidades en materia de tránsito y transporte

De acuerdo con el artículo 194 de la Constitución Política del Perú, modificado por Ley n.º 30305, concordante con el artículo II del título preliminar de la Ley n.º 27972, Ley Orgánica de Municipalidades; los gobiernos locales gozan de autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia. Dicha potestad radica en la facultad de ejercer actos de gobierno, administrativos y de administración, con sujeción al ordenamiento jurídico.

A su turno, el artículo 195, numeral 8 de nuestra carta fundamental reconoce, de manera expresa, la competencia de las municipalidades para, entre otras atribuciones, desarrollar y regular actividades y/o servicios en materia de transporte colectivo, circulación y tránsito. Dicha atribución constitucional se despliega, en el plano normativo, en el artículo 81, numerales 1.1 y 1.2 de la LOM, que confiere a las municipalidades provinciales, en materia de tránsito, vialidad y transporte público, como funciones específicas exclusivas, entre otras, normar, regular y planificar el transporte terrestre, fluvial y lacustre a nivel provincial; además, de normar y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales sobre la materia.



Cierto es que dichas disposiciones se encontrarían derogadas tácitamente¹ respecto de la Municipalidad Metropolitana de Lima y la Municipalidad Provincial del Callao, precisamente en mérito de la entrada en vigencia de la Ley n.º 30900. En consecuencia, la derogación de esta última determinará que aquellas recobren plena fuerza y vigor.

De lo expuesto se colige, sin mayor dificultad interpretativa, que los gobiernos locales ostentan plena capacidad y competencia constitucional en materia de tránsito y transporte urbano. Si bien la Municipalidad Distrital de Magdalena del Mar (MDMM) no ejerce injerencia directa sobre dicha gestión —que recae, primordialmente, en la Municipalidad Metropolitana de Lima y en la Municipalidad Provincial del Callao—, no es menos cierto que, esta posee el deber constitucional de velar por la adecuada planificación urbana, la seguridad y la calidad de vida de sus vecinos; además, por hallarse comprendida dentro del ámbito de irradiación de las competencias actualmente asignadas a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), y por verse sus vecinos directamente afectados por la deficiente prestación del servicio, este corporativo edil ostenta legitimidad e interés directo para la formulación de la presente iniciativa, la cual se encuentra, en suma, plenamente ajustada al marco normativo vigente.

C. La gestión de la ATU: balance de ocho años de funcionamiento

La gestión del transporte urbano en Lima y Callao constituye, desde hace décadas, un problema álgido que exige soluciones prontas y eficaces por parte de las autoridades competentes. Es en ese entendido que, en su oportunidad, se creó la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).

En su oportunidad, se esgrimieron, como argumentos en defensa de la constitución de la ATU, entre otros, que se obtengan soluciones definitivas al desbordante problema que afecta a toda la sociedad en su conjunto. En concreto, se pensó en el índice creciente de accidentes de tránsito; en la pérdida de horas hombre; en las permanentes congestiones vehiculares; enfermedades pulmonares; cuadros de estrés y millones de soles de pérdida diaria a nuestra economía.² Sin embargo, como resulta obvio, la ATU no solo no ha disminuido ninguno de esos problemas, sino que, inclusive —conforme se analizará más adelante—, los habría empeorado.

1. Fragmentación e inoperatividad del sistema integrado de transporte

Uno de los principales déficits de la gestión de la ATU radica en su incapacidad demostrada para integrar los distintos modos de transporte urbano. A la fecha, no se ha logrado consolidar un sistema interoperable entre los corredores complementarios, el Metropolitano, el Metro de Lima y el transporte convencional. La inexistencia de una tarjeta única de pago —promesa reiterada en los planes institucionales de la entidad— obliga a los usuarios a asumir pagos múltiples, mayores tiempos de espera y traslados ineficientes, lo cual evidencia la imposibilidad del ente de cumplir sus metas fundacionales, pese a contar con amplias competencias y recursos.

Además, el marco legal vigente ha generado una estructura institucionalmente excesivamente burocrática y compleja. La fusión por absorción de entidades como el Instituto Metropolitano Protransporte de Lima (Protransporte) y la Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao (AATE) —regulada en la novena disposición complementaria final de la Ley n.º 30900—, no ha dado lugar a una integración eficaz de políticas públicas, sino a un crecimiento burocrático con bajo nivel de ejecución. A esto se suma la reciente ampliación de funciones regulatorias tarifarias a través del Decreto Legislativo n.º 1678, que ha otorgado a la ATU facultades propias de un organismo regulador sin que se hayan previsto mecanismos idóneos de fiscalización ciudadana, ni representación democrática directa.

Este es un Oficio n.º D000454-2020-PCM-SC, de fecha 5 de febrero de 2020, emitido por la Secretaría de Coordinación de la Presidencia del Consejo de Ministros.

² https://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016_2021/Dictámenes/Proyectos_de_Ley/00246DC23MAY20161213.pdf

2. Debilidad de los mecanismos de fiscalización técnica del parque automotor

La situación descrita se agrava por la debilidad de los mecanismos de fiscalización y control técnico a cargo de la entidad. De acuerdo con reportes periodísticos recientes, más de 2600 unidades de transporte público circulan en Lima y Callao sin contar con revisión técnica vigente,³ lo que representa una amenaza directa a la seguridad de los usuarios y evidencia la ineficacia del modelo de supervisión adoptado por la ATU, incapaz de garantizar los estándares mínimos exigibles en un sistema moderno de transporte urbano.

3. Deterioro de la infraestructura vinculada al servicio

El deterioro de la infraestructura básica del servicio constituye otro indicador de la deficiente gestión de la entidad. Informes de la Defensoría del Pueblo⁴ han identificado deficiencias graves en paraderos, como el ubicado en la cuadra 26 de la avenida Angamos, en el distrito de Surquillo, donde se detectó riesgo estructural para los usuarios. Este caso, entre otros de similar naturaleza, refleja la ausencia de un plan efectivo de mantenimiento de los espacios públicos vinculados al transporte, así como la falta de respuesta oportuna frente a las alertas ciudadanas e institucionales.

4. Irregularidades administrativas y financieras

En el plano administrativo y financiero, la gestión de la ATU también ha sido objeto de serios cuestionamientos. La Contraloría General de la República ha informado que la entidad efectuó pagos por más de trece millones de soles, en calidad de adelantos, a un consorcio que presentó cartas fianza falsas en el marco de un contrato de ejecución de obras, generando un perjuicio económico estimado de S/19 500 000.00. Este episodio compromete seriamente la integridad administrativa de la institución y evidencia fallas sustantivas en sus mecanismos de control interno y de supervisión contractual.

5. Exclusión de los gobiernos locales de la gobernanza del sistema

La ATU tampoco ha logrado articular una gobernanza efectiva del transporte metropolitano. La exclusión de las municipalidades de Lima y Callao del núcleo de toma de decisiones ha generado conflictos recurrentes, superposición de funciones y ausencia de colaboración institucional. La falta de diálogo con las autoridades locales y con los propios operadores del transporte ha impedido avances sustantivos en la formalización del servicio, alimentando la persistencia del transporte informal.

6. Ejecución presupuestal ineficiente

A lo anterior se suma una ejecución presupuestal baja e ineficiente. Pese a contar con importantes asignaciones anuales del Tesoro Público, la ATU no ha logrado traducir dicho presupuesto en obras, expansión de cobertura, mejora de flotas ni desarrollo de sistemas de información al ciudadano. Los usuarios no perciben mejoras tangibles en el servicio, mientras la institución mantiene un aparato burocrático costoso que no rinde cuentas efectivas ante la población.

7. Un régimen sancionador desproporcionado y de naturaleza cuasi confiscatoria

Un aspecto que reviste especial gravedad, y que ha sido objeto de creciente rechazo por parte del gremio de transportistas, es aquel relativo a la magnitud y a la falta de proporcionalidad del régimen de infracciones y sanciones administrativas que aplica la ATU. Especialistas y

<https://www.america tv.com.pe/noticias/actualidad/atu-mas-2600-vehiculos-transporte-publico-sin-revision-tecnica-lima-callao-n493877>

⁴ <https://www.defensoria.gob.pe/defensoria-del-pueblo-pide-a-la-atu-subsanar-deficiencias-de-infraestructura-de-paradero-de-la-cuadra-26-de-la-av-angamos/>



representantes del sector han denunciado públicamente que los montos de las multas impuestas en el Perú —incluidas las que corresponden al transporte urbano de Lima y Callao— resultan, en términos comparados, marcadamente elevados. Así, el presidente de la Asociación Automotriz del Perú ha calificado dichos montos como carentes de proporción frente a los estándares internacionales, señalando no haber identificado en el derecho comparado sanciones de similar severidad e, incluso, ha planteado la posibilidad de que tal desproporción resulte contraria a la Constitución.⁵

En el caso específico de la ATU, la entidad ha establecido multas de hasta dos (2) unidades impositivas tributarias —equivalentes a más de diez mil soles— para infracciones vinculadas a la prestación irregular del servicio de taxi, y se han reportado casos de unidades vehiculares que acumulan deudas por infracciones que superan los ochocientos mil soles.⁶ Este nivel de severidad, aplicado de forma reiterada y sin mecanismos efectivos de gradualidad, coloca a un número significativo de operadores formales en la imposibilidad material de honrar sus obligaciones, empujándolos hacia la informalidad o hacia el abandono de la actividad, en lugar de incentivar su regularización.

La propia ATU ha reconocido, de manera indirecta, la magnitud de este problema. En diciembre de 2025 aprobó un Programa de Regularización de Sanciones que permite a los transportistas formales acceder a descuentos de hasta el 95 % en sus multas, así como a la condonación del íntegro de las costas y gastos administrativos derivados de su cobranza.⁷ Que la propia entidad haya considerado necesario reducir en semejante proporción las sanciones que ella misma impuso constituye una admisión tácita de que el régimen sancionador aplicado excedía los límites de la razonabilidad y de la proporcionalidad exigibles a toda potestad sancionadora administrativa, en armonía con el principio de no confiscatoriedad que informa el ejercicio del *ius puniendi* estatal. Esta situación no puede resolverse mediante programas excepcionales y temporales de regularización, sino que exige una revisión estructural del diseño institucional que ha dado lugar a semejante distorsión, encomendando dicha tarea a las instancias de gobierno más próximas a la realidad de los operadores y de los vecinos.

8. Percepción ciudadana crítica

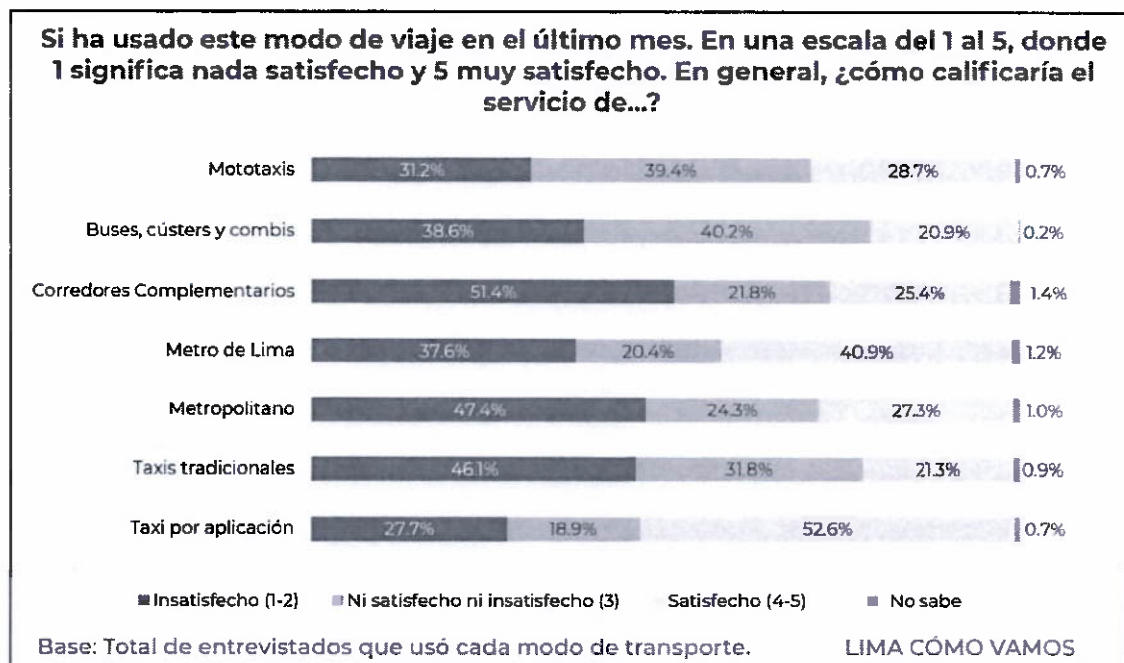
El deterioro institucional descrito se refleja, asimismo, en la percepción ciudadana. Para el año 2025, un informe de la organización Lima Cómo Vamos demostró que la calidad del transporte público en Lima y Callao se ubicó en el segundo lugar entre los principales problemas que afectan la calidad de vida en la ciudad, únicamente superado por la inseguridad ciudadana.



⁵ <https://elcomercio.pe/lima/sucesos/peru-uno-de-los-paises-con-las-multas-mas-altas-del-mundo-en-papeletas-de-transito-y-transporte-noticia/>

⁶ <https://rpp.pe/lima/actualidad/atu-multara-con-hasta-2-uit-a-taxistas-u-operadores-que-realicen-colectivo-en-lima-noticia-1615154>

⁷ Aprobado mediante Resolución de Presidencia Ejecutiva n.º 394-2025-ATU/PE



Como puede advertirse, la satisfacción de los usuarios frente al servicio de transporte público que reciben es, en términos generales, marcadamente baja. A más de ocho años de la creación de la ATU, el balance de su gestión revela un modelo institucional técnicamente ineficiente, políticamente deslegitimado y operativamente desconectado de las realidades territoriales. La entidad fue concebida como respuesta a la fragmentación del transporte público metropolitano, bajo la promesa de centralizar funciones para lograr eficiencia, integración tarifaria y planificación intermodal; sin embargo, los resultados obtenidos desde su implementación evidencian fallas estructurales profundas que hoy justifican, no ya su reorganización, sino su derogación.¹⁰

Estas críticas —cabe destacarlo— son compartidas incluso por el propio Ministerio de Transportes y Comunicaciones, lo que confirma que la ATU no ha llegado a constituir la solución que se proyectó al momento de su creación.¹¹

9. Referencia al Derecho comparado

La experiencia comparada en América Latina respalda la corrección institucional que se propone. En ciudades como Medellín, Curitiba, Quito o Santa Catarina Pinula, los municipios han liderado procesos exitosos de planificación, gestión e innovación en materia de transporte urbano.¹² Lejos de excluir a los gobiernos locales, estos modelos los sitúan al centro de la gobernanza del transporte, lo que ha permitido alcanzar mayor eficiencia, participación social y soluciones ajustadas a las realidades territoriales. Por consiguiente, derogar la Ley n.º 30900 y devolver la titularidad del transporte urbano a la Municipalidad Metropolitana de Lima y a la Municipalidad Provincial del Callao no representa retroceso alguno, sino una corrección institucional necesaria y coherente con los principios constitucionales, la experiencia empírica comparada y las necesidades reales de la ciudadanía.



¹⁰ <https://rpp.pe/lima/actualidad/a-tres-anos-de-la-atu-cual-es-el-balance-de-su-gestion-analisis-noticia-1414953>

¹¹ <https://canaln.pe/actualidad/paola-lazarte-mala-gestion-atu-ha-dejado-lado-corredores-n462300>

¹² <https://api.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/MzAwOTgy/pdf>

II. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

En efecto, por medio de la Ley n.º 30900, publicada el 28 de diciembre de 2018 en el diario oficial *El Peruano*, se crea la ATU. Esta norma, además, fue reglamentada por medio del Decreto Supremo n.º 005-2019-MTC, publicado el 8 de marzo de 2019. No obstante, como ha quedado demostrado, la entidad no ha cumplido con los fines institucionales para los que fue concebida.

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

III. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

La aprobación de la presente norma tendrá como efecto principal la derogación de la Ley n.º 30900, con lo cual se eliminará del ordenamiento jurídico la disposición que dio origen a la ATU y se extinguirá el marco institucional que centralizaba las funciones de planificación, regulación y fiscalización del transporte urbano en una entidad adscrita al Poder Ejecutivo. En consecuencia, se restituirán de manera plena las competencias municipales en materia de transporte urbano, conforme a lo dispuesto en la Ley n.º 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.

Con el propósito de evitar cualquier solución de continuidad en la prestación del servicio —vacío que, de no preverse expresamente, podría generarse entre la fecha de derogación formal de la Ley n.º 30900 y la culminación efectiva del proceso de transferencia de funciones—, la presente ley dispone que la ATU mantiene el ejercicio de sus funciones y atribuciones, en calidad de entidad en proceso de transferencia, hasta la culminación de dicho proceso conforme al cronograma establecido en la fórmula legal. Asimismo, se dispone la continuidad de los títulos habilitantes, autorizaciones, contratos y convenios suscritos por la ATU, los cuales serán asumidos, en calidad de sucesoras, por la Municipalidad Metropolitana de Lima o por la Municipalidad Provincial del Callao, según corresponda a su respectivo ámbito territorial, sin que ello afecte los derechos adquiridos por los operadores del servicio ni por los usuarios.

Adicionalmente, la entrada en vigencia de esta norma generará la necesidad de articular un proceso de transición institucional mediante el cual se transfieran los recursos humanos, materiales y presupuestales asignados a la ATU hacia las entidades municipales competentes, en estricto respeto de los derechos laborales del personal involucrado y garantizando la continuidad de los servicios esenciales.

Desde una perspectiva normativa, la derogación propuesta no genera un vacío legal, sino que restablece el régimen vigente con anterioridad a la Ley n.º 30900, en el cual los gobiernos locales son reconocidos como autoridades naturales del transporte urbano. La norma se armoniza, así, con el principio de subsidiariedad administrativa y no exige modificaciones estructurales adicionales al ordenamiento nacional, salvo aquellas de carácter reglamentario indispensables para su cabal implementación.

La transición demandará gastos inmediatos en logística, adecuación de sistemas y transferencia de recursos, empero, estos son temporalmente acotados frente al ahorro estructural de eliminar una entidad con alta duplicidad funcional. Para salvaguardar los intereses del Estado y evitar posibles demandas o arbitrajes internacionales (CIADI), el proyecto garantiza expresamente la continuidad jurídica de los contratos de concesión y estabilidad jurídica de los operadores. Los beneficios son múltiples: fortalecimiento de la autonomía municipal, simplificación administrativa, y una mayor capacidad de respuesta territorial frente a las demandas ciudadanas.

Por tanto, la medida tendrá un impacto positivo sobre el ordenamiento jurídico nacional, en la medida en que contribuirá a corregir la distorsión institucional generada por la concentración



¿Cuáles cree que son los tres problemas más importantes que afectan la calidad de vida en la ciudad?



Base: Total de entrevistados. Acepta hasta tres respuestas.

LIMA CÓMO VAMOS

Asimismo, la satisfacción con los modos de viaje resulta elocuente. En el mismo estudio citado precedentemente. De los siete modos de transporte motorizado evaluados en el estudio citado, el que registra el mayor porcentaje de usuarios satisfechos es el taxi por aplicación, que alcanzó un 52.6 % en 2025; no obstante, el porcentaje de usuarios insatisfechos con este servicio se incrementó de 11.5 % a 27.7 % respecto del año anterior. Le sigue el Metro de Lima, con 40.9 % de usuarios satisfechos, cifra que también representa una disminución frente a 2024, en tanto que sus usuarios insatisfechos crecieron de 18.7 % a 37.6 %. Los Corredores Complementarios y el Metropolitano muestran una tendencia similar, de modo que, en conjunto, el Sistema Integrado de Transporte (SIT) evidencia un incremento sostenido de la insatisfacción ciudadana.



⁸ Recuperado de: <https://www.limacomovamos.org/wp-content/uploads/2026/01/EncuestaLCV2025.pdf>

excesiva de competencias en un ente centralizado, devolviendo a los gobiernos municipales un rol protagónico en la gestión de los servicios públicos urbanos, en coherencia con el modelo de Estado unitario y descentralizado que consagra la Constitución.

IV. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La derogación de la Ley n.º 30900 y la consiguiente restitución de competencias en materia de transporte urbano a las municipalidades de Lima y Callao suponen, como toda reforma de carácter estructural, la asunción de determinados costos de implementación. Dichos costos, sin embargo, son de naturaleza transitoria, técnicamente gestionables y financieramente acotados, en contraste con los beneficios sostenibles, jurídicamente sólidos y estratégicamente necesarios que la norma habrá de generar en el mediano y largo plazo.

Desde la perspectiva administrativa y presupuestal, los costos se concentran en la reorganización institucional del sistema de transporte urbano, en el cese ordenado de funciones de la ATU y en la transferencia de personal, activos y funciones hacia los gobiernos locales. Esta transición demandará gastos inmediatos en logística, adecuación de sistemas y reordenamiento contractual; no obstante, tales costos resultan temporales y limitados frente al ahorro estructural que se obtendrá al eliminar una entidad intermedia cuya operación ha evidenciado ineficiencia, duplicidad funcional y escaso impacto en la mejora del servicio.

En el ámbito jurídico y técnico, será necesario adecuar la normativa municipal, revisar los convenios suscritos por la ATU y fortalecer las capacidades institucionales de las municipalidades receptoras. Esta labor, sin embargo, representa una oportunidad para consolidar la autonomía local reconocida constitucionalmente y restablecer el equilibrio competencial previsto en la LOM. La experiencia previa de los municipios en la gestión del transporte, sumada a la posibilidad de diseñar soluciones territorialmente contextualizadas, constituye un valor agregado frente a un modelo centralizado que ha demostrado rigidez operativa.

En conjunto, los costos de esta reforma resultan manejables y se circunscriben a la fase de transición, mientras que los beneficios son múltiples y de carácter estructural: fortalecimiento de la autonomía municipal, simplificación administrativa, eficiencia en el uso de recursos públicos, mejora de la planificación territorial, legitimidad democrática, y una mayor y más pronta capacidad de respuesta frente a las demandas ciudadanas —incluida la relativa a la revisión de un régimen sancionador hoy percibido como desproporcionado—. Por tanto, desde un enfoque racional, jurídico y económico, el balance costo-beneficio justifica plenamente la aprobación de la norma propuesta.

V. VINCULACIÓN CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

La presente propuesta legislativa se vincula con las siguientes políticas del Estado y agenda legislativa del Acuerdo Nacional:

- ❖ IV. Estado eficiente, transparente y descentralizado: política 34, ordenamiento y gestión territorial.



FÓRMULA LEGAL

EL PRESIDENTE DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la Ley siguiente:

LEY QUE DEROGA LA LEY N.º 30900, LEY QUE CREA LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO (ATU)

Artículo 1. Objeto de la ley

La presente ley tiene como objeto derogar la Ley n.º 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), y restituir las funciones y competencias de regulación, fiscalización, supervisión y prestación del servicio de transporte urbano a la Municipalidad Metropolitana y a la Municipalidad Provincial del Callao, en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones.

Artículo 2. 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, sin perjuicio de la continuidad funcional prevista en el artículo 4 de la presente ley.

Artículo 3. Reasignación de competencias

En mérito de la derogación dispuesta en el artículo precedente, las competencias transferidas a la ATU son devueltas a:

- 3.1. La Municipalidad Metropolitana de Lima, en el ámbito de la provincia de Lima Metropolitana.
- 3.2. La Municipalidad Provincial del Callao, en el ámbito de la Provincia Constitucional del Callao.

Artículo 4. Continuidad funcional durante la transición

En tanto no culmine el proceso de transferencia a que se refiere el artículo siguiente, la ATU continúa ejerciendo sus funciones, competencias y atribuciones, a fin de garantizar la continuidad del servicio de transporte urbano. Los títulos habilitantes, autorizaciones, contratos, convenios, acuerdos de asociaciones público privadas y demás procedimientos en trámite ante la ATU mantienen su plena validez y eficacia jurídica, y son asumidos, a la culminación del proceso de transferencia, por la Municipalidad Metropolitana de Lima o por la Municipalidad Provincial del Callao, según corresponda a su ámbito territorial, en calidad de sucesoras, garantizando la estabilidad jurídica y los derechos adquiridos por los operadores y usuarios.

Artículo 5. Comisión de Transferencia

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

Un representante del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que la presidirá



- b) Un representante de la Municipalidad Metropolitana de Lima
- c) Un representante de la Municipalidad Provincial del Callao
- d) Un representante de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao
- e) Un representante de la Contraloría General de la República

La comisión se instala en un plazo máximo de quince (15) días calendario contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley y presenta su informe final al Congreso de la República un plazo no mayor de noventa (90) días hábiles, computados a partir del día siguiente de instalación. Con la presentación de dicho informe final se tiene por culminado el proceso de transferencia a que se refiere el artículo precedente.

Artículo 6. Transferencias presupuestarias

El Ministerio de Economía y Finanzas, en un plazo no mayor de treinta (30) días calendario contados desde la recepción del informe final de la Comisión Técnica de Transferencia, autoriza las transferencias presupuestarias correspondientes para garantizar la operatividad de las municipalidades en el ejercicio de sus funciones restituidas.

El personal técnico de la ATU podrá ser reasignado conforme a la evaluación técnica realizada por la Comisión Técnica de Transferencia, respetando sus derechos laborales.

Artículo 7. Revisión del régimen sancionador

Como parte del proceso de transferencia, la Municipalidad Metropolitana de Lima y la Municipalidad Provincial del Callao revisan y adecuan, en el ámbito de sus respectivas competencias, el régimen de infracciones y sanciones aplicable al servicio de transporte urbano, con sujeción a los principios de razonabilidad, proporcionalidad y no confiscatoriedad, debiendo prever mecanismos de gradualidad y progresividad en la imposición de sanciones a los operadores formales.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES, TRANSITORIAS Y DEROGATORIAS

Primera. El Poder Ejecutivo aprueba las disposiciones reglamentarias necesarias para la cabal aplicación de la presente ley, en un plazo no mayor de sesenta (60) días calendario, contados a partir de la recepción del informe final de la Comisión Técnica de Transferencia, a que se refiere el artículo 5.

Segunda. Los procedimientos administrativos sancionadores, de fiscalización o de cualquier otra naturaleza que se encuentren en trámite ante la ATU a la entrada en vigencia de la presente ley continúan su tramitación ante la entidad que asuma la competencia respectiva, sin que ello afecte los derechos de los administrados ni suponga la reapertura de plazos ya transcurridos.

Tercera. Deróguense o déjense sin efecto, según corresponda, las disposiciones del Decreto Legislativo n.º 1678 y demás normas conexas, en el extremo que atribuyan a la ATU facultades de regulación tarifaria u otras competencias que, en virtud de la presente ley, son restituidas a la Municipalidad Metropolitana de Lima y a la Municipalidad Provincial del Callao; así como toda otra disposición que se oponga a lo establecido en la presente ley.



CAPÍTULO II PROCEDIMIENTO LEGISLATIVO

Artículo 103. Procedimiento legislativo

Mediante el procedimiento legislativo los diputados debaten y resuelven las propuestas normativas, las cuales, por su tratamiento, pueden ser las siguientes:

- a) Leyes de reforma constitucional
- b) Leyes orgánicas
- c) Leyes presupuestales y de la cuenta general
- d) Leyes ordinarias
- e) Leyes tributarias
- f) Leyes demarcatorias
- g) Resoluciones legislativas.

También comprende la aprobación de resoluciones legislativas relativas al presente reglamento, en cuyo caso el procedimiento legislativo culmina con la aprobación en el Pleno de la Cámara de Diputados.

Las proposiciones legislativas sobre leyes presupuestales y sobre la cuenta general de la República se tramitan conforme a las normas especiales establecidas en el Reglamento del Congreso de la República.

Artículo 104. Etapas del procedimiento legislativo ordinario en la Cámara de Diputados

El procedimiento legislativo ordinario se desarrolla en la Cámara de Diputados en las siguientes etapas:

- a) Presentación de la proposición legislativa.
- b) Estudio, debate y aprobación en comisiones.
- c) Publicación por siete días calendario del dictamen o dictámenes emitidos por las comisiones ordinarias en el portal web institucional de la Cámara de Diputados.
- d) Debate en el Pleno.
- e) Aprobación.
- f) Remisión del expediente de la propuesta legislativa aprobada por el Pleno de la Cámara de Diputados al Senado.

Artículo 105. Procedimientos legislativos especiales

Los procedimientos legislativos especiales se rigen por las normas del procedimiento legislativo ordinario, en lo que les resulta aplicable, con las singularidades establecidas en este capítulo. Se aplican a las siguientes proposiciones legislativas:

- a) Las remitidas por el Poder Ejecutivo con el carácter de urgencia y las que acuerde la Junta de Portavoces.
- b) Las referidas a leyes sobre beneficios o exoneraciones de índole tributario y las que establezcan selectiva y temporalmente un tratamiento tributario especial en determinada zona del país.
- c) Las relativas a la aprobación, modificación y derogación de las normas del presente reglamento.

Artículo 106. Requisitos de las proposiciones legislativas

Los requisitos de las proposiciones legislativas son los siguientes:

- a) Sumilla o título de la propuesta.
- b) Planteamiento del problema público que se pretenda resolver, la evidencia que lo sustenta, los objetivos generales y específicos buscados y la exposición de motivos fundamentada de la iniciativa legislativa.
- c) Antecedentes legislativos.
- d) Identificación de los distintos sectores comprendidos en la propuesta.

- e) Identificación de las normas que podrían ser modificadas o derogadas, precisando los artículos o partes de artículos que se propone modificar o derogar.
- f) El impacto de la futura norma legal realizado conforme al análisis costo-beneficio que incluya la identificación de los actores y grupos de interés que se verían afectados con el proyecto de ley, los efectos monetarios y no monetarios de la propuesta, el impacto económico y, cuando corresponda, el impacto presupuestal. Cuando corresponda, la evaluación de impactos considera también los impactos ambientales.

Las proposiciones de ley y de resolución legislativa deben considerar los criterios de calidad y técnica legislativa que adopte la Cámara.

Artículo 107. Derecho de iniciativa de los diputados

El derecho de iniciativa de los diputados se ejerce a través de los grupos parlamentarios. Las proposiciones de ley o de resolución legislativa se presentan con el respaldo de no menos de cinco de sus miembros. En caso de que, por renunciaciones o expulsiones, el grupo parlamentario reduzca a menos de cinco el número de sus integrantes, se presentan con la firma de no menos de la mitad de sus miembros. En ambos casos, el vocero o quien lo reemplace debe certificar dicho respaldo.

Las proposiciones legislativas que se presenten deben observar lo siguiente:

- a) No pueden contener propuestas de creación ni de aumento de gasto público. Esta regla no afecta el derecho de los diputados de hacer proposiciones en ese sentido durante el debate del Presupuesto General de la República.
- b) Deben contener la lista de los beneficiarios. En caso de proposiciones legislativas de amnistía, cuentan con las características del régimen penitenciario de las personas que beneficia.
- c) No pueden incurrir en copia de otros proyectos u omitir referencias a investigaciones o propuestas normativas realizadas por terceros. Los diputados que incurran en este supuesto son investigados por la Comisión de Ética Parlamentaria.

Las proposiciones legislativas que se presenten sin observar estos requisitos son rechazadas de plano por la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados o, de ser el caso, por la respectiva comisión ordinaria.

Similar regla se aplica para las proposiciones legislativas que, por mandato de ley expresa del Congreso de la República, requieran para su presentación de un determinado requisito no señalado en el presente reglamento.

Artículo 108. Iniciativa legislativa del presidente de la República

El presidente de la República ejerce su derecho de iniciativa sobre cualquier materia, con excepción de las relacionadas con la aprobación, reforma o derogación del Reglamento del Congreso de la República, del Reglamento del Senado y del presente reglamento.

Las proposiciones legislativas presentadas por el presidente de la República que le corresponden de manera exclusiva y que están dentro del ámbito de la Cámara de Diputados son la iniciativa en materia presupuestal, financiera, tributaria, delegación de facultades para legislar y en materia de demarcación territorial.

Las proposiciones legislativas que presente el presidente de la República se sujetan a los siguientes requisitos:

- a) Deben estar refrendadas por el presidente del Consejo de Ministros y, en forma opcional, por

el ministro o los ministros cuyas carteras se relacionen en forma directa con la materia cuya regulación se propone.

- b) Las proposiciones de ley presentadas en uso de la facultad que le concede el artículo 105 de la Constitución Política del Perú deben ir acompañadas con la solicitud de trámite urgente.
- c) Las proposiciones de ley en materia presupuestal, financiera y tributaria deben presentarse con los informes del Ministerio de Economía y Finanzas y del ministerio del sector correspondiente.
- d) Las proposiciones de delegación de facultades para legislar deben precisar la materia específica de la delegación y el plazo de la autorización. No puede proponerse la delegación de facultades en materias relativas a reforma de la Constitución Política del Perú, a aprobación de tratados internacionales, a leyes orgánicas ni a la ley de presupuesto o de la cuenta general de la República.
- e) Las proposiciones de ley en materia de demarcación territorial deben acompañarse de los informes y antecedentes técnicos que correspondan.

Las proposiciones legislativas que se presenten sin observar estos requisitos no son admitidas.

Tampoco son admitidas aquellas que, teniendo requisitos especiales por mandato constitucional o legal, no cumplan con estos.

Artículo 109. Derecho de iniciativa de las instituciones públicas autónomas

Las instituciones públicas autónomas pueden presentar iniciativas legislativas en las materias que les son propias, conforme al artículo 107 de la Constitución Política del Perú y sus respectivas leyes orgánicas.

Se debe precisar la base legal que genera la competencia en el documento de remisión. No pueden versar sobre materias o asuntos sobre los cuales no tienen competencia.

Las proposiciones legislativas que se presenten sin observar estos requisitos no son admitidas.

Artículo 110. Derecho de iniciativa ciudadana

Los ciudadanos tienen iniciativa legislativa sobre cualquier asunto, a excepción de las materias tributaria o presupuestaria, conforme a la Constitución Política del Perú y las leyes.

La iniciativa legislativa ciudadana se presenta acompañada por las firmas comprobadas de no menos del 0,3 % de la población electoral nacional. Recibe preferencia en el trámite de la Cámara de Diputados. La Presidencia de la Cámara ordena su publicación en el diario oficial El Peruano.

Artículo 111. Presentación y trámite de las propuestas legislativas

Las propuestas legislativas y de resolución legislativa se presentan en la mesa de partes de la Cámara de Diputados para su registro.

El derecho de iniciativa legislativa comprende también la facultad de retirar proposiciones legislativas. El retiro puede formularse desde que son presentadas y hasta antes de que la comisión o comisiones las dictaminen.

Artículo 112. Verificación de requisitos formales y subsanación

Luego de verificar que la proposición de ley o de resolución legislativa cumple con los requisitos reglamentarios formales, la oficina especializada de la Oficialía Mayor la recibe, la registra y dispone su publicación en el portal web institucional de la Cámara de Diputados.

En caso de incumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 106, la iniciativa es devuelta al proponente por la oficina especializada de la Oficialía Mayor.

Artículo 113. Derivación a comisiones

El oficial mayor envía la proposición recibida y registrada a una o dos comisiones, como máximo, para su estudio y dictamen, previo acuerdo de la vicepresidencia encargada.

En la remisión de las proposiciones a comisiones se aplica el criterio de especialización. En el decreto de envío se cuida de insertar la fecha, el número de la proposición y el nombre de la comisión a la que se envía. En caso de envío a más de una comisión, el orden en que aparezcan en el decreto determina la prelación asignada a la comisión en el conocimiento del asunto materia de la proposición.

En el trámite de los proyectos de ley en materia de inteligencia, la comisión dictaminadora solicita opinión a la Comisión de Inteligencia del Senado.

La solicitud para que una comisión adicional asuma la competencia sobre una proposición legislativa se resuelve por la Junta de Portavoces, la que puede acceder a la petición en forma excepcional, además de acordar ampliar el plazo para dictaminar desde la fecha en que la nueva comisión conoce el proyecto y por no más de treinta días hábiles. Si son varias las comisiones asignadas, pueden presentar dictamen conjunto.

Las autógrafas de ley observadas por el presidente de la República se derivan por la Presidencia del Congreso a la Cámara de Diputados para el trámite correspondiente. Para la reconsideración de la ley observada se convoca a conferencia entre las comisiones de ambas cámaras a las que les corresponde dictaminar.

Artículo 114. Plazo para dictaminar

Las comisiones tienen un plazo máximo de sesenta días hábiles para expedir el dictamen respectivo. La comisión competente califica la admisibilidad de las propuestas legislativas, verificando que la iniciativa cumpla con los requisitos de presentación establecidos en el presente reglamento, y está facultada para rechazarla de plano o archivarla. El rechazo de plano o el acuerdo de archivamiento es informado a la Oficialía Mayor.

Cuando se trate de una cuestión previa aprobada por el Pleno, el plazo para dictaminar no puede exceder de sesenta días hábiles contados desde que se pone en conocimiento de la comisión o comisiones respectivas.

CAPÍTULO III PROCEDIMIENTOS LEGISLATIVOS ESPECIALES

Artículo 115. Normas comunes

Los procedimientos legislativos especiales se rigen por las disposiciones establecidas en el presente reglamento para el procedimiento legislativo ordinario, con las características establecidas en el presente capítulo, en lo que les corresponda.

Artículo 116. Procedimiento de urgencia

Se sujetan a este procedimiento las proposiciones legislativas presentadas por la Presidencia de la República con el carácter de urgencia, de conformidad con lo establecido en el artículo 105 de la Constitución Política del Perú, y las que acuerde la Junta de Portavoces sobre proposiciones legislativas que contengan plazos constitucionales y legales cuyo vencimiento sea inminente o las que, por su naturaleza, exijan este tratamiento.

Las proposiciones legislativas calificadas de urgencia se rigen por las siguientes reglas:

- a) Las proposiciones legislativas del Poder Ejecutivo deben tener anexada el acta del acuerdo de la referida urgencia.