

MATRIZ DE COMENTARIOS – PROYECTO DE DECRETO SUPREMO QUE APRUEBA MODIFICACIONES AL REGLAMENTO NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTE -RNAT

PROPUESTA NORMATIVA	OBSERVACIÓN Y/O SUGERENCIA DE LA CIUDADANÍA	OPINIÓN TÉCNICA DE LA DPNTRA
<p>Artículo 49.- Normas generales</p> <p>49.1. Solo la autorización y habilitación vigentes otorgadas por la autoridad competente permiten, según sea el caso:</p> <p>(...)</p> <p>49.1.4 Para la prestación del servicio de embarque y desembarque de personas o mercancías según corresponda, mediante el empleo de terminales terrestres o estaciones de ruta, se debe contar obligatoriamente con el Certificado de Habilitación Técnica y la licencia de funcionamiento emitidas por las autoridades competentes.</p>	<p>Sugerencias de la Asociación de Transporte Terrestre e Pasajeros COTRAP-APOIP:</p> <p>Artículo 49.- Normas generales</p> <p>49.1. Solo la autorización y habilitación vigentes otorgadas por la autoridad competente permiten, según sea el caso:</p> <p>(...)</p> <p>49.1.4 Para la prestación del servicio de embarque y desembarque de personas o mercancías según corresponda, mediante el empleo de terminales terrestres o estaciones de ruta, se debe contar obligatoriamente con el Certificado de Habilitación Técnica o Resolución administrativa de habilitación técnica u Oficio de adecuación o Resoluciones que declaren fundadas denuncias de eliminación de barreras burocráticas u, otros procedimientos que establezca el INDECOPI o autoridades judiciales, u, otros documentos de autorización o habilitantes del terminal otorgados por la autoridad administrativa con anterioridad y la licencia de funcionamiento emitidas por las autoridades competentes”.</p> <p>Toda vez que, antes del Decreto Supremo N° 009-2004-MTC no tenía ese nombre; así como, mediante el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC y posteriores modificatorias, tales como, Decreto Supremo N° 006-2010-MTC, N° 033-2011-MTC, N° 040-2011-MTC se estableció plazos de prórroga para la adecuación y autorización de terminales terrestres.</p>	<p>Consideramos que no es necesaria esa modificación, en tanto los documentos señalados por la Asociación (Resolución administrativa de habilitación técnica u oficio de adecuación o Resoluciones que declaren fundadas denuncias de eliminación de barreras burocráticas u, otros procedimientos que establezca el INDECOPI o autoridades judiciales, u, otros documentos de autorización o habilitantes del terminal otorgados por la autoridad administrativa), fueron emitidos en virtud de una regulación anterior o de procesos de adecuación.</p> <p>En esa línea, las vigentes disposiciones del RNAT prevén que el documento que actualmente emite la autoridad competente para habilitar una infraestructura complementaria es el Certificado de Habilitación Técnica. No obstante, debemos precisar que los documentos por los cuales se habilitó la prestación del servicio de embarque y desembarque de personas o mercancías con regímenes anteriores se encuentran reconocidos y mantienen su validez para acreditar la habilitación de este servicio.</p> <p>Del mismo modo, respecto las resoluciones de Indecopi que declaran barreras burocráticas la utilización de terminales terrestres o estaciones de ruta debidamente habilitados, consideramos que no deberían incluirse, pues dichas Resoluciones solo alcanza a la prestación del servicio de transporte, pero no suprime la obligación del operador o titular de la infraestructura complementaria de transporte de contar el Certificado de Habilitación Técnica y la Licencia de</p>

PROPUESTA NORMATIVA	OBSERVACIÓN Y/O SUGERENCIA DE LA CIUDADANÍA	OPINIÓN TÉCNICA DE LA DPNTRA
		Funcionamiento, para su operación.
<p>Artículo 73.- El Certificado de Habilitación Técnica</p> <p>73.1 El Certificado de Habilitación Técnica es el documento que acredita que el terminal terrestre, la estación de ruta, el terminal de carga o taller de mantenimiento, que han sido presentados y/o son usados como infraestructura complementaria del servicio de transporte de personas o mercancías, cumplen con las características necesarias requeridas establecidas en el numeral 33.6 del artículo 33 del presente Reglamento, para lo cual la autoridad competente realiza la verificación <i>in situ</i> del cumplimiento de estas, previo al otorgamiento del citado certificado.</p> <p>El otorgamiento del Certificado de Habilitación Técnica constituye un procedimiento administrativo de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo positivo, cuyo plazo de expedición es de quince (15) días hábiles, contados a partir de la presentación de la solicitud.</p>	<p>Sugerencias de la Asociación de Transporte Terrestre e Pasajeros COTRAP-APOIP:</p> <p>Debería precisarse que la verificación in situ del cumplimiento de las características debería realizarla una entidad certificadora para evitar situaciones de corrupción, pudiendo modificarse el artículo en los términos siguientes:</p> <p>“Artículo 73.- El Certificado de Habilitación Técnica</p> <p>73.1 El Certificado de Habilitación Técnica es el documento que acredita que el terminal terrestre, la estación de ruta, el terminal de carga o taller de mantenimiento, que han sido presentados y/o son usados como infraestructura complementaria del servicio de transporte de personas o mercancías, cumplen con las características necesarias requeridas establecidas en el numeral 33.6 del artículo 33 del presente Reglamento, para lo cual la entidad certificadora realiza la verificación in situ del cumplimiento de estas, previo al otorgamiento del citado certificado.</p> <p>El otorgamiento del Certificado de Habilitación Técnica constituye un procedimiento administrativo de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo positivo, cuyo plazo de expedición es de quince (15) días hábiles, contados a partir de la presentación de la solicitud.”</p>	<p>Con relación a este comentario debemos indicar que la Dirección General de Autorizaciones en Transportes tiene las capacidades para realizar un incremento de las operaciones de control previo a la habilitación de los terminales terrestres, no se considera necesario, en este caso, tercerizar las facultades de control a través de entidades certificadoras.</p> <p>La aprobación y habilitación de Entidades Certificadoras es una decisión de tercerización que constituye una opción de política regulatoria, la misma que fue previsto en el RNAT vigente. Es por ello que los plazos eran de 15 días hábiles, toda vez que se anexaría como documento sustentatorio dicho Informe, por el cual se evaluarían las condiciones técnicas exigidas.</p> <p>Sin embargo, la implementación de este esquema (Entidades Certificadoras) demanda más tiempo en su regulación e implementación; es por ello que hasta la fecha no fueron implementados, habilitándose terminales terrestres sin verificación previa, y que no cuentan con las mismas condiciones de operación.</p> <p>En tal sentido, considerando que la Dirección General de Autorizaciones en Transportes tiene las capacidades para realizar un incremento de las operaciones de control previo a la habilitación de los terminales terrestres, no se considera necesario, en este caso, tercerizar las facultades de control a través de entidades certificadoras.</p>
	Sugerencias de la ciudadana Edith Figueroa:	1.- Sobre el primer comentario debemos señalar que el

PROPUESTA NORMATIVA	OBSERVACIÓN Y/O SUGERENCIA DE LA CIUDADANÍA	OPINIÓN TÉCNICA DE LA DPNTRA
	<p>1.- Con respecto a la modificatoria del artículo 73° y viendo la realidad de mi Región, como administrado, transportista y/o usuaria, debo manifestar, que el Reglamento Nacional de Edificaciones, exige que las infraestructuras complementarias, tienen que contar con ciertas características, las cuales en esta localidad están muy lejanas a cumplirse, por cuanto no existe un lugar adecuado dentro de la jurisdicción de Huaraz, para que se habilite un Terminal Terrestre, hecho que también debo suponer es un problema en otras regiones.</p> <p>2.- Los Certificados de Habilitación Técnica, deben otorgarse CON UN PLAZO DE VIGENCIA, por lo menos autorizarse por el lapso de tres (03) años.</p> <p>3.- Por otra parte, desde mi punto de vista personal, el plazo del trámite ante la entidad administrativa para la expedición de dicho Certificado es el correcto. Pero el monto a pagar por dicho trámite en mi Región es elevado, pues se ha establecido como pago el 0.5 de la UIT.</p>	<p>artículo 3 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre - LGTT, establece que las normas de transporte y tránsito terrestre están orientadas a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.</p> <p>De lo antes dicho se infiere que, el Estado debe procurar que los transportistas y operadores de infraestructura complementaria de transporte operen en condiciones de seguridad para los usuarios del servicio público de transporte terrestre de pasajeros, para lo cual deberán sujetarse a las normas establecidas, que permitan brindar un servicio idóneo a los usuarios.</p> <p>En virtud a ello, tanto en el Reglamento Nacional de Edificaciones como en el Reglamento Nacional de Administración de Transportes, se establecen las mínimas condiciones con las que debe contar un terminal terrestre a fin de asegurar resguardo de la seguridad de los usuarios del servicio público de transporte terrestre de pasajeros. Dichas condiciones mínimas rigen a nivel nacional; por lo que son exigibles a toda persona jurídica que pretenda operar un terminal terrestre.</p> <p>Asimismo, se busca la protección de la comunidad, y evitar el impacto negativo de contar con un terminal terrestre en una zona no adecuada, con congestión vehicular y contaminación sonora.</p> <p>2.- Actualmente, los Certificados de Habilitación Técnica tienen vigencia indeterminada (artículo 73.4 del RNAT), pero están sujetos a control posterior, y a permanente fiscalización, a efectos de asegurar el mantenimiento de las condiciones originales correspondientes a su habilitación técnica, caso</p>

PROPUESTA NORMATIVA	OBSERVACIÓN Y/O SUGERENCIA DE LA CIUDADANÍA	OPINIÓN TÉCNICA DE LA DPNTRA
	<p>Sugerencias de la ciudadana Lidia Romani:</p> <p>Si cabe dentro de lo planteado, respecto al art. 73 y 74, que regulan sobre los terminales terrestres y su habilitación, tengo entendido que de acuerdo al TUPA es un proceso que dura 15 días, creo a mi parecer que dicho plazo debería ser mayor, por ejemplo 30 días, pues se debe evaluar con mejor detenimiento una solicitud que trata sobre el otorgamiento de algo tan importante como es el local donde vamos a abordar nuestro bus, por ejemplo se podría hacer inspecciones oculares antes de otorgar el certificado, actuación que con 15 días no sería posible.</p> <p>Además debería ser sujeto a silencio negativo, toda vez que manejarlo como silencio positivo premiaríamos a los malos administrados que busca que un procedimiento venza el plazo para reclamar un derecho que a todas luces no debería concederse.</p>	<p>contrario se encuentran sujetos a Nulidad, Cancelación y/o Revocación, conforme a la normativa vigente.</p> <p>3.- En el caso de los terminales terrestres de ámbito nacional, de acuerdo al contenido del TUPA del MTC aprobado por R.M. N° 141-2019-MTC/01, el monto a pagar por el trámite es de S/ 220 soles, aproximadamente 5.2% de la UIT vigente al año 2019. En el caso de los demás niveles de gobierno, el costo de las tasas por derecho de trámite para la obtención del Certificado de Habilitación Técnica lo determina cada entidad, observando los criterios establecidos en el artículo 53.6 del TUO de la LPAG y los lineamientos establecidos por la Secretaría de Gestión Pública de la PCM.</p> <p><u>Respecto al plazo de 15 días hábiles establecido</u></p> <p>En concordancia con lo señalado por la Dirección de Servicios de Transporte Terrestre – DSTT del MTC, consideramos viable ampliar el plazo de evaluación, a fin de que el mismo sea de 30 días, debido a que el plazo de 15 días para la verificación <i>in situ</i> previsto en la propuesta inicial, resultaría insuficiente para realizar las actuaciones, lo que ocasionaría que la autoridad competente no pueda concluir con toda la evaluación o no se realice esta de manera eficiente. Además, demandaría mayor gasto a la Administración pues se tendrían que programar viajes con poco tiempo de anticipación, lo que genera mayor presupuesto para cubrir dicha demanda. Cabe señalar que el plazo de 30 días se condice con el plazo general previsto en el artículo 39 del TUO de la LPAG para los procedimientos administrativos.</p>

PROPUESTA NORMATIVA	OBSERVACIÓN Y/O SUGERENCIA DE LA CIUDADANÍA	OPINIÓN TÉCNICA DE LA DPNTRA
		<p><u>Respecto a la aplicación del silencio positivo</u></p> <p>Al reevaluarse la propuesta consideramos pertinente que el procedimiento para el otorgamiento de la Habilitación Técnica se sujete a un Silencio Administrativo Negativo, ello tomando en consideración el interés público que se busca proteger con esta habilitación, que es brindar a los usuarios infraestructuras seguras y de calidad, no habilitando de esta manera infraestructuras complementarias de transporte que no cumplen con los estándares establecidos, poniendo en riesgo la vida y salud de los usuarios. Asimismo, debemos tener en cuenta que el procedimiento de habilitación de la infraestructura complementaria es un procedimiento de promoción de inversión privada, tal como se precisa en el artículo 8 de la Ley General de Transporte Terrestre - LGTT. Cumpliendo así con las condiciones establecidas en el artículo 38 del TUO de la LPAG.</p>
	<p><u>Sugerencias del ciudadano Noe Herrera Arellano:</u></p> <p>2do párrafo numeral 73.1: Se debería ampliar el plazo establecido para la atención de dichos procedimientos. Ya que 15 días va a resultar insuficiente para la verificación in situ (asumo que se tienen que programar viajes, teniendo en cuenta que cuanto más cerca está el viaje cuesta más caro lo cual es un gasto para el estado). En cambio si el plazo fuera de 30 o 45 días se podrían realizar todas las acciones correspondientes para una correcta autorización (inspecciones, verificación de planos y documentación, etc.), ya que estos terminales van a ser utilizados de manera masiva por personas, por lo cual se deberían verificar con mayor exhaustividad para un servicio de calidad. Además,</p>	<p>Nos remitimos a las precisiones realizadas en los párrafos precedentes.</p>

PROPUESTA NORMATIVA	OBSERVACIÓN Y/O SUGERENCIA DE LA CIUDADANÍA	OPINIÓN TÉCNICA DE LA DPNTRA
	<p>considero que debería estar sujeto a silencio negativo en lugar de positivo, ya que como mencioné se debería habilitar la infraestructura más óptima, y no habilitar algo que no reúne las condiciones solo por haber operado el silencio positivo lo cual pondría en grave riesgo la seguridad de las personas que lo utilicen hasta que se declare su nulidad (que puede tomar hasta 2 años según ley). Se debe tener en cuenta que se debe velar por la seguridad y bienestar de los usuarios, por lo cual se debería brindar el servicio de embarque de pasajeros en inmuebles que cumplen todos los requisitos para operar como terminal terrestre.</p>	
<p>Artículo 74.- Requisitos para obtener el Certificado de Habilitación Técnica</p> <p>74.1 Para obtener el Certificado de Habilitación Técnica, se debe presentar lo siguiente:</p> <p>a) Solicitud presentada por la persona natural o jurídica, mediante la cual requiere la expedición de un Certificado de Habilitación Técnica, indicando, según sea el caso, lo siguiente:</p> <p>a.1) Nombre, razón social o denominación social. a.2) Número del Registro Único del Contribuyente (RUC) activo. a.3) Domicilio del solicitante. a.4) Dirección electrónica del solicitante. a.5) Nombre, documento de identidad y domicilio del representante legal, cuando corresponda.</p>	<p>Sugerencias de la ciudadana Edith Figueroa:</p> <p>Respecto a la modificación del artículo 74:</p> <p>1.- Dentro del presente artículo se encuentran establecidos los requisitos a cumplir para acceder al CHT (certificado de habilitación técnica), ante la modificatoria que se pretende ampliar integrando para ello ciertos requisitos, es menester señalar que dicha habitación se basa netamente a la autorización de una Infraestructura Complementaria de Transporte de Terminal Terrestre, SUGIERO que los requisitos a establecerse, se distinguen de la Habilitación de un Terminal Terrestre y una Estación de Ruta, en vista de que ambas infraestructuras tienen un funcionamiento distinto; definiendo al segundo de ellos como una infraestructura que tiene por función que dentro de ella se realiza el embarque y desembarque de pasajeros en cualquiera de sus ámbitos, pues en la norma vigente, no se han establecidos</p>	<p>1.- Si bien podría interpretarse que los requisitos para la habilitación de Estaciones de Ruta no están desarrollados de manera extensa en el RENAT, no es el propósito de esta norma el de establecer tales requisitos, sino el de reforzar el control sobre los Terminales Terrestres, a efectos de asegurar que las operaciones de transporte realizadas en estos cumplan con las condiciones mínimas requeridas en la reglamentación vigente.</p> <p>2.- La clasificación vehicular de los vehículos que prestan el servicio de transporte regular de personas depende de la autorización brindada por la autoridad competente. En este caso, el RENAT especifica que los terminales terrestres de ámbito nacional puedan ser utilizados para el transporte de ámbito regional. Efectivamente:</p> <p><i>“33.3 El otorgamiento del certificado de habilitación técnica para un terminal terrestre del servicio de transporte de</i></p>

PROPUESTA NORMATIVA	OBSERVACIÓN Y/O SUGERENCIA DE LA CIUDADANÍA	OPINIÓN TÉCNICA DE LA DPNTRA
<p>a.6) Número del asiento y partida de inscripción registral del solicitante y de las facultades del representante legal, en el que se detalle la personería jurídica, así como la vigencia de poder del representante legal, cuando corresponda.</p> <p>a.7) Dirección de la infraestructura complementaria de transporte que se solicita habilitar.</p> <p>a.8) Indicar el día de pago y el número de constancia de pago del derecho de trámite.</p> <p>b) Copia simple del título de propiedad o contrato suscrito de cualquier naturaleza que acredite la posesión legítima sobre el inmueble que utilizará la infraestructura complementaria.</p> <p>c) Copia simple del contrato suscrito con quien operará o administrará la infraestructura complementaria, de ser el caso.</p> <p>d) Memoria descriptiva que cumpla con las especificaciones establecidas en el Reglamento Nacional de Edificaciones vigente.</p> <p>e) Plano de ubicación a escala 1/1,000 y distribución a escala 1/100 del inmueble en el que funcionará la infraestructura complementaria, suscrito por un ingeniero civil o arquitecto habilitado.</p>	<p>ciertos requisitos para su habilitación; considerando además, que ante el hecho suscitado el 31 de Marzo de 2019, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, trate de flexibilizar ciertos requisitos, sin conocer y sin tener en cuenta la realidad de otros Departamentos del País; los requisitos que se pretende incorporar son correctos, pero esto también implica su propia fiscalización, que debe ser constante y permanente.</p> <p>2.- Asimismo dentro de los requisitos para la Habilitación de un Terminal Terrestre, SUGIERO, por lo menos se pueda señalar un área mínima que debe contar cierta infraestructura, pues dentro del ámbito regional, en este caso de la Región Ancash – Zona Sierra, existe unidades de transportes que han sido autorizadas en sus distintas clases y categorías, llámese M3 con distintos pesos netos, situación que perjudicaría a ciertos transportistas a adquirir inmuebles con las modificatorias que se pretenden establecer.</p> <p>3.- Asimismo se advierte que en el numeral 74.2.1, del artículo 74° del D.S. N° 017-2009-MTC, se solicita la emisión de un informe técnico que contenga la verificación, cumplimiento claro está las condiciones y permanencia, para que se procede a la habilitación de la infraestructura complementaria, acto que deberá ser efectuado por una entidad certificadora autorizada: siendo ello así, SUGIERO que en este extremo la autoridad competente como las Direcciones Regionales y Municipalidades, deben realizar la Verificación e Inspección de las Infraestructuras a habilitar, pues no solo basta con la presentación de la Declaración Jurada por la empresa o persona jurídica, y señalar cumplir con las exigencias del reglamento, pues dicha responsabilidad será asumida por la autoridad de quien otorga dicha autorización, y no nos estemos lamentando de los sucesos</p>	<p><i>personas de ámbito nacional, permite que también pueda ser empleado por el servicio de transporte de personas de ámbito regional.”</i></p> <p>En este caso particular, podrían compartir el uso del terminal vehículos de categorías M2 y M3. Por otra parte, si bien el área mínima no está determinada explícitamente, esta debe ser tal que debe acomodar las instalaciones especificadas en el RENAT y en el RNE.</p> <p>3.- Como lo señalamos anteriormente, a la fecha, no está autorizada ninguna entidad certificadora de terminales terrestres, que verifique el cumplimiento de las condiciones de acceso y permanencia exigibles para que proceda la habilitación de la infraestructura complementaria. La verificación in-situ, previa al otorgamiento del Certificado de Habilitación Técnica, será realizada por la propia autoridad competente, a efectos de verificar si la infraestructura que se pretende habilitar cumple con las condiciones y requisitos establecidos en el RNAT y el RNE.</p> <p>Asimismo, debemos precisar que en el proyecto de Decreto Supremo que se publicó no se prevé la sola presentación de una Declaración Jurada; de lo contrario se establece la presentación de una Solicitud adjuntando diversos requisitos documentales, como una memoria descriptiva y un plano de ubicación, los cuales serán utilizados por la autoridad competente para realizar la verificación in situ antes de otorgar la habilitación técnica.</p> <p>4.- En efecto, los requisitos planteados van a permitir asegurar</p>

PROPUESTA NORMATIVA	OBSERVACIÓN Y/O SUGERENCIA DE LA CIUDADANÍA	OPINIÓN TÉCNICA DE LA DPNTRA
	<p>similares, que en los últimos días acaban de ocurrir.</p> <p>4.- Para finalizar opino que la exigencias de los demás requisitos como son: la presentación del título del inmueble a utilizar como infraestructura; el contrato de arrendamiento de quien operara dicha infraestructura; la memoria descriptiva y los planos de ubicación, este último firmado por profesional habilitado, a mi criterio me encuentro conforme; pues siendo ello así evitaremos la informalidad y el riesgo al que estamos expuestos, tanto los conductores como los propios pasajeros.</p>	<p>que la habilitación técnica de los terminales terrestres permita asegurar una calidad de servicio mínima para los usuarios del servicio de transporte de personas.</p>
	<p><u>Sugerencias del ciudadano Rolando Vergara:</u></p> <p>Incorporar dentro de los requisitos para el trámite del Certificado de habilitación técnica de la infraestructura complementaria de transportes, que se deba solicitar al administrado constancia de zonificación y compatibilidad de uso otorgado por la municipalidad provincial competente, previo al otorgamiento del respectivo certificado, conforme al Artículo 6 de la Ley N° 28976, Ley Marco de Licencia de Funcionamiento y los Formatos de Declaración Jurada .- Evaluación de la entidad competente Para el otorgamiento de la licencia de funcionamiento, la municipalidad evaluará los siguientes aspectos: - Zonificación y compatibilidad de uso. - (...). Cualquier aspecto adicional será materia de fiscalización posterior.</p>	<p>Al respecto, precisamos que el numeral 73.3 del artículo 73°, señala que: “La habilitación técnica no sustituye la obligación del titular de la infraestructura complementaria de obtener la autorización municipal de funcionamiento que requiera esta infraestructura”.</p> <p>En ese sentido, no se pretende establecer requisitos duplicados al administrado, los cuales ya vienen siendo contemplados en el otorgamiento tanto de la licencia de funcionamiento como de la licencia de construcción; tales como el análisis de la zonificación y de compatibilidad de uso. En tal sentido, la fiscalización de lo establecido en la referida Ley N° 28976, corresponde a las municipalidades.</p> <p>Cabe señalar que la habilitación técnica del MTC está dirigida a establecer condiciones de funcionamiento en las que se dificulta la coordinación entre gobiernos locales, esto es, en la prestación de servicios de transporte de larga distancia. Bajo ese enfoque, el establecimiento de requisitos de zonificación es una cuestión local.</p>

PROPUESTA NORMATIVA	OBSERVACIÓN Y/O SUGERENCIA DE LA CIUDADANÍA	OPINIÓN TÉCNICA DE LA DPNTRA
	<p>Sugerencias del ciudadano Noe Herrera Arellano:</p> <p>Art. 74: Dentro de los requisitos para obtener el certificado de habilitación técnica se debería consignar de manera expresa lo señalado en el numeral 73.1 (realizar una verificación in situ del cumplimiento de las condiciones establecidas en el numeral 33.6). Debido a que el decreto legislativo 1256 establece que solo se puede exigir requisitos TUPA bajo responsabilidad. Sin embargo, dicha verificación no está consignada como requisito.</p>	<p>Al respecto debemos indicar que la Memoria descriptiva y el Plano de ubicación a escala 1/1,000 y distribución a escala 1/100 del inmueble en el que funcionará la infraestructura complementaria, son los requisitos documentales que se exigen al administrado para acreditar que cumple con las especificaciones establecidas en el Reglamento Nacional de Edificaciones vigente y por ende con lo señalado en el numeral 33.6 del artículo 33 del RENAT</p> <p>En esa medida, la verificación <i>in situ</i> de la infraestructura para comprobar que la misma cumple con el RNE y el RNAT, no constituye un requisito, debido a que es una actividad administrativa que deben realizar las autoridades competentes, por tanto la autorización no se otorgará hasta que se realice dicha verificación.</p>
<p>Artículo 2.- Intercambio de información entre autoridades competentes</p> <p>Las autoridades competentes una vez que emitan el Certificado de Habilidad Técnica o la licencia de funcionamiento para terminal terrestre, estación de ruta, terminal de carga o taller de mantenimiento, así como los actos que se generen de estos, intercambian información para las acciones administrativas de supervisión o fiscalización que correspondan, a efectos de garantizar el cumplimiento de las condiciones bajo las cuales se emiten los actos administrativos respectivos.</p>		
<p>Disposición Complementaria Transitoria</p> <p>ÚNICA.- Adecuación al Reglamento Nacional de</p>	<p>Sugerencias de la Asociación de Transporte Terrestre e Pasajeros COTRAP-APOIP:</p>	<p>Consideramos que el procedimiento de adecuación es necesario, en tanto se requiere asegurar que las personas que utilizan los servicios de transporte, cuenten con las condiciones</p>

PROPUESTA NORMATIVA	OBSERVACIÓN Y/O SUGERENCIA DE LA CIUDADANÍA	OPINIÓN TÉCNICA DE LA DPNTRA
<p>Administración de Transporte aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC</p> <p>Los titulares de infraestructura complementaria habilitada antes de la entrada en vigencia del Reglamento Nacional de Administración de Transporte aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, en un plazo máximo de dieciocho (18) meses contados a partir del día siguiente de publicada la presente norma, deben realizar, de ser necesario, las adecuaciones correspondientes en la infraestructura complementaria, establecida en el numeral 35.2 del artículo 35 del Reglamento citado.</p>	<p>Nos oponemos a la adecuación porque los terminales que han obtenido anteriormente su habilitación, lo han efectuado cumpliendo con las normas establecidas en su momento e inclusive contando con Licencia Municipal de Funcionamiento.</p> <p>A ello cabe agregar que, los requerimientos para infraestructura complementaria establecidos en el numeral 35.2 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte no se encuentran incluidos en el Reglamento Nacional de Edificaciones N° 011-2006-VIVIENDA, publicado el 08 de junio de 2006; el mismo que, en sus artículos 5° y 6° establece expresamente los requerimientos que deben tenerse en cuenta para la localización de los terminales terrestre; así como, los requisitos que deben cumplir las edificaciones para terminales terrestres, conforme se detalla a continuación:</p> <p>“Artículo 5.- Para la localización de terminales terrestres se considerará lo siguiente:</p> <p>a) Su ubicación deberá estar de acuerdo a lo establecido en el Plan Urbano.</p> <p>b) El terreno deberá tener un área que permita albergar en forma simultánea al número de unidades que puedan maniobrar y circular sin interferir unas con otras en horas de máxima demanda.</p> <p>c) El área destinada a maniobras y circulación debe ser independiente a las áreas que se edifiquen para los servicios de administración, control, depósitos, así como servicios generales para pasajeros.</p> <p>d) Deberán presentar un Estudio de Impacto Vial e Impacto Ambiental.</p> <p>e) Deberán contar con áreas para el estacionamiento y guardiana de vehículos de los usuarios y de servicio público de taxis dentro del perímetro del terreno del terminal.</p>	<p>mínimas de seguridad y calidad en la prestación del servicio de transporte, tutelando así la integridad y bienestar de los usuarios, una opinión contraria, legitimaría a aquellas infraestructuras habilitadas que son un riesgo para la vida y salud de los usuarios, conforme a los nuevos parámetros establecidos.</p> <p>Esto se condice con lo establecido en el artículo 3 de la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181, en el cual se señala que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre <u>se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios</u> y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.</p> <p>Como se aprecia, el fin último de la norma está orientado a la satisfacción de las necesidades de los usuarios, siendo por ende el derecho de los operadores (de transporte y de infraestructura complementaria) a la libertad de empresa está sujeto a determinados límites para garantizar los derechos o bienes constitucionales, como la seguridad e integridad de los usuarios de los servicios de transporte. .</p> <p>Por otra parte, es pertinente señalar que no existe contradicción entre las disposiciones contenidas en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte y el Reglamento Nacional de Edificaciones, por cuanto se hace referencia a las disposiciones del RNE vigente, incluyéndose determinadas <u>obligaciones adicionales</u>.</p> <p><i>“Artículo 33.- Consideraciones generales</i></p>

PROPUESTA NORMATIVA	OBSERVACIÓN Y/O SUGERENCIA DE LA CIUDADANÍA	OPINIÓN TÉCNICA DE LA DPNTRA
	<p>Artículo 6.- Las edificaciones para terminales terrestres deberán cumplir con los siguientes requisitos:</p> <p>a) Los accesos para salida y llegada de pasajeros deben ser independientes.</p> <p>b) Debe existir un área destinada al recojo de equipaje</p> <p>c) El acceso y salida de los buses al terminal debe resolverse de manera que exista visibilidad de la vereda desde el asiento del conductor.</p> <p>d) La zona de abordaje a los buses debe estar bajo techo y permitir su acceso a personas con discapacidad.</p> <p>e) Deben contar con sistemas de comunicación visual y sonora. “</p> <p>Finalmente, consideramos necesaria la eliminación de la adecuación por los perjuicios económicos que va a ocasionar tal implementación, toda vez que, muchos terminales fueron construidos y autorizados por las Municipalidades cuando no existía norma alguna que establecía los requisitos para su edificación. Inclusive fueron construidos con anterioridad al Reglamento Nacional de Edificaciones aprobado en el año 2006. En tal sentido, estos terminales terrestres que no se ajustan al Reglamento Nacional de Edificación menos aún se van a ajustar al artículo 35.2 del RNAT.</p>	<p><i>La infraestructura complementaria para ser habilitada debe cumplir con lo que dispone el <u>Reglamento Nacional de Edificaciones vigente</u>, contar con las características adecuadas que permitan atender la cantidad de usuarios, empresas, servicios, frecuencias y vehículos que las empleen; <u>debe permitir los giros y movimientos de los vehículos en su interior y no generar impactos negativos en el tránsito, en la circulación de personas y vehículos en el lugar en el que se encuentren ubicados.</u> (...)</i></p> <p>Artículo 35.- Obligaciones de los operadores de terminales terrestres, estaciones de ruta, terminales de carga y talleres de mantenimiento.</p> <p><i>Los operadores de terminales terrestres, estaciones de ruta y talleres de mantenimiento están obligados a:</i></p> <p>(...)</p> <p><i>35.2. No permitir ni realizar acciones que perjudiquen el libre tránsito y la circulación de personas y vehículos en la zona en la que se encuentra el terminal terrestre, estación de ruta o taller de mantenimiento.</i></p> <p><i>Los terminales terrestres <u>deben contar con área apropiada y suficiente para que los vehículos que lo utilizan puedan girar y maniobrar internamente; deben contar con puertas de ingreso y de salidas independientes, así como instalaciones y equipamiento para las operaciones a que está destinado. No se encuentra permitido que los vehículos ingresen en retroceso al terminal terrestre.</u>”</i></p> <p>En caso la infraestructura no se adecúe en el plazo dispuesto</p>
	<p>Sugerencias del ciudadano Noe Herrera Arellano:</p>	

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad”

PROPUESTA NORMATIVA	OBSERVACIÓN Y/O SUGERENCIA DE LA CIUDADANÍA	OPINIÓN TÉCNICA DE LA DPNTRA
	<p>Disposición complementaria transitoria: indican que los que obtuvieron antes la habilitación se deben adecuar en el plazo de 18 meses. Sin embargo, pasado dicho plazo que pasaría? Les cancelarían la habilitación? Es una infracción? O cual sería la medida por adoptar?</p>	<p>por la autoridad, incurre en infracciones tipificadas en el Reglamento Nacional de Transporte, incurriendo en la Cancelación y/o Revocación de su Habilitación Técnica y /o Licencia de Funcionamiento, conforme a la normativa vigente.</p>