



de la normativa vigente; c) Las que se realicen para el financiamiento y cofinanciamiento de los proyectos de inversión pública, y el mantenimiento de carreteras, entre los niveles de gobierno subnacional y de estos al Gobierno Nacional, previa suscripción del convenio respectivo. Las transferencias de recursos que se efectúen en el marco del presente literal sólo se autorizan hasta el segundo trimestre del año 2012. Las transferencias financieras autorizadas en el párrafo 12.1 se realizan, en el caso de los Gobiernos Regionales mediante Acuerdo de Consejo Regional, requiriéndose el informe previo favorable de la Oficina de Presupuesto o la que haga sus veces en la entidad. El Acuerdo del Consejo Regional se publica en el Diario Oficial El Peruano;

Que, conscientes de que el proceso de descentralización y cooperación entre los diferentes niveles de gobierno permitirá afrontar de manera exitosa la obtención de los objetivos del Plan Regional Concertado, se viene implementando de manera progresiva un trabajo coordinado con los Gobiernos Locales Provinciales y Distritales, para la ejecución de proyectos de inversión pública;

Que, el Pleno del Consejo Regional del Gobierno Regional Puno, aprobó la transferencia presupuestal de seis proyectos, no siendo aprobados los proyectos: INSTALACION CANCHA

CON GRASS SINTETICO EN NICASIO, DISTRITO DE NICASIO - LAMPA - PUNO, y CONSTRUCCION Y MEJORAMIENTO DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN AVENIDA 2 DE SETIEMBRE DE LA CIUDAD DE PUTINA, PROVINCIA DE SAN ANTONIO DE PUTINA - PUNO;

En el marco de las funciones y atribuciones conferidas por los artículos 197° y 198° de la Constitución Política del Perú, Ley N° 27783, Ley N° 27867 y su modificatoria Ley N° 27902;

SE RESUELVE:

Artículo Primero.- AUTORIZAR UNA TRASFERENCIA FINANCIERA a favor de gobiernos locales, por el monto total ascendente a VEINTIDÓS MILLONES SEISCIENTOS VEINTE MIL TRESCIENTOS SETENTA Y OCHO 00/100 (S/. 22'620,378.00) Nuevos soles, Fuente de Financiamiento Recursos Ordinarios y Recursos Determinados, tipo de Recurso Canon, para Proyectos de Infraestructura Vial y Proyectos de Infraestructura Deportiva y Recreativa, que deberá ejecutarse en proyectos de inversión pública en los diferentes Distritos y Provincias de la Región, de conformidad con lo estipulado por la Ley de Presupuesto del Sector Público para el año 2012, conforme al siguiente detalle:

NOMBRE DEL PROYECTO	CODIGO SNIP	MONTO	DECLARADO VIABLE	EJECUTOR
MEJORAMIENTO Y REHABILITACION DE LA CARRETERA SANTA LUCIA ALTO TOROYA (TRAMO: COMPUERTA - QUINSACHATA - TINCOPALCA - ALTO TOROYA) DEL DISTRITO DE JULIACA	164259	1,462,413	OPI SAN ROMAN	MUNICIPALIDAD PROV. SAN ROMAN
MEJORAMIENTO DEL CAMINO VECINAL ISIVILLA, CORANI, AYMAÑA, VILUYO, ABRA, CHIMBOYA, DISTRITO DE CORANI - CARABAYA - PUNO	194714	8,301,066	OPI CORANI	MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE CORANI
MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA TAYACUCHO A DISTRITO DE ITUATA - CARABAYA - PUNO	184459	4,517,386	OPI CORANI	MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE ITUATA
INSTALACION DEL PUENTE CARROZABLE OQEMALPASO EN EL TRAMO DE LA CARRETERA NUÑO A - CHILLIGUA DEL DISTRITO DE NUÑO A - MELGAR - PUNO	189302	460,028	OPI NUÑO A	MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE NUÑO A
REHABILITACION Y CONSTRUCCION DE LA CARRETERA MAÑAZO - C.C. TOLAPALCA, DISTRITO DE MAÑAZO, PROVINCIA DE PUNO - PUNO	183072	3,415,485	OPI REGION PUNO	MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE MAÑAZO
MEJORAMIENTO Y CULMINACION DEL COLISEO CERRADO YUNGUYO, PROVINCIA DE YUNGUYO - PUNO	144871	4,500,000	OPI YUNGUYO	MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE YUNGUYO
TOTAL		22,620,378		

Segundo.- ENCARGAR a la Gerencia Regional de Planeamiento Presupuesto y Acondicionamiento Territorial, la realización de las acciones necesarias para la implementación de la transferencia financiera aprobada.

Regístrese, comuníquese y archívese.

MAURICIO RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ
Presidente Regional

806270-2

GOBIERNOS LOCALES

MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA

Ordenanza que crea el Sistema Integrado de Transporte Público de Lima Metropolitana, aprueba el Plan Regulador de Rutas y modifica el TUPA de la Municipalidad Metropolitana de Lima en lo que corresponde a la Gerencia de Transporte Urbano

ORDENANZA N° 1613

Visto en Sesión Ordinaria de Concejo de fecha 26 de junio de 2012 los Dictámenes N° 146-2012-MML-CMAEO,

19-2012-MML-CMDCyTU y 58-2012-MML-CMAL de las Comisiones Metropolitanas de Asuntos Económicos y organización, de Comercialización, Defensa del consumidor y Transporte Urbano y de Asuntos Legales;

Ha dado la siguiente:

**ORDENANZA
QUE CREA EL SISTEMA INTEGRADO DE
TRANSPORTE PUBLICO DE LIMA METROPOLITANA,
APRUEBA EL PLAN REGULADOR DE RUTAS
Y MODIFICA EL TUPA DE LA MUNICIPALIDAD
METROPOLITANA DE LIMA EN LO QUE
CORRESPONDE A LA GERENCIA DE TRANSPORTE
URBANO**

Artículo 1°.- Objeto

La presente Ordenanza tiene por objeto crear e instaurar el Sistema Integrado de Transporte Público de Lima Metropolitana (en adelante SIT), con el fin de mejorar la calidad de vida de la población y la movilidad urbana, a través de la implementación de servicios de transporte público accesibles, seguros, eficaces, eficientes y respetuosos con el ambiente.

**Artículo 2°.- Ámbito de Aplicación**

La presente Ordenanza es aplicable en todo el territorio de Lima Metropolitana, debiendo ser cumplida por todos los operadores que prestan el servicio de transporte público de personas en sus distintas modalidades y que utilicen la infraestructura vial de uso público.

Se entiende por operadores a los consorcios o personas jurídicas que cuenten con los títulos habilitantes correspondientes para prestar el servicio de transporte público en los componentes del SIT.

Artículo 3°.- Principios que Rigen el SIT

3.1. Constituyen principios que rigen el SIT y que se aplican como criterio orientador e interpretativo de las disposiciones contenidas en la presente Ordenanza, los siguientes:

a) Movilidad sostenible, en virtud del cual el SIT, para la satisfacción de las necesidades o la demanda por el servicio de transporte, se rige por los criterios de movilidad sostenible, buscando la eficiencia ambiental y social, minimizando sus impactos negativos y reduciendo sus costos.

b) Intersectorialidad, en virtud de la cual las políticas de movilidad que rigen el SIT deben interrelacionarse y complementarse con las políticas de salud y ambientales, de planificación y desarrollo urbano, de ordenamiento territorial, de seguridad ciudadana, de accesibilidad, de inversión pública y de otras que resulten aplicables emprendidas por la MML.

c) Seguridad vial, en virtud del cual el SIT debe orientarse a la reducción de accidentes de tránsito, así como de sus consecuencias.

3.2. Los principios desarrollados en el numeral precedente son de carácter enunciativo, siendo aplicable al SIT los lineamientos y principios de Política Municipal de Transporte Público Urbano, aprobados mediante Ordenanza N° 954, y aquellos preceptuados en las leyes de la materia.

Artículo 4°.- Del Sistema Integrado de Transporte Público

4.1 El SIT es el sistema de transporte público de personas de la ciudad de Lima compuesto por las distintas modalidades del servicio de transporte público de personas de ámbito provincial, reconocidas en la normatividad legal vigente, que cuenta con integración física y operacional, de medios de pago y tarifaria.

4.2 La integración física es el desarrollo de infraestructura especializada para que los transbordos entre todo el sistema se realicen de manera segura, coordinada, rápida, informada y dentro de un mismo sistema de validación de pasajes que permitan el seguimiento del pasajero; e integración operacional es la interconexión de los componentes del SIT, que permite a los usuarios hacer uso de todos los componentes del sistema, de manera intermodal, en un mismo entorno físico. Este nivel de integración se basa en la existencia de servicios de transporte troncales, alimentadores, complementarios, de integración, entre otros.

4.3 La integración de medios de pago es la utilización de un solo soporte o medio para el pago de la tarifa o pasaje por parte de los usuarios (medios de validación de pago, medios magnéticos, dinero en efectivo o el medio que se establezca en los títulos habilitantes), con la finalidad de facilitar la reducción de los tiempos de viaje, así como el funcionamiento correcto de los otros niveles de integración.

4.4 La integración tarifaria consiste en la adopción de un esquema de coordinación de pagos de los servicios, conforme a la normativa legal vigente, aplicable a todo el SIT, con base en fórmulas técnicas que sean aprobadas por la Municipalidad Metropolitana de Lima y que forman parte de las concesiones o autorizaciones. Las fórmulas técnicas tomarán en cuenta los criterios de equidad, proporcionalidad y racionalidad.

4.5 La integración física y operacional, de medios de pago y tarifaria podrá realizarse de manera simultánea, sucesiva o independiente. La autoridad competente podrá establecer plazos y condiciones para el cumplimiento de la integración.

Artículo 5°.- Componentes del SIT

5.1 Son componentes del SIT:

a) El Sistema de Corredores Segregados de Alta Capacidad (COSAC), regulado por la Ordenanza N° 873-Reglamento de Operación del Sistema de Corredores Segregados de Alta Capacidad, disposiciones complementarias y modificatorias;

b) Los Sistemas Ferroviarios de Transporte de personas implantados por la Municipalidad Metropolitana de Lima;

c) El Sistema de Corredores Complementarios, que consiste en la prestación del servicio de transporte público en corredores exclusivos o mixtos, con operación y recaudo centralizado, rigiéndose por las normas que regulan el sistema COSAC en lo que resulte aplicable;

d) Los servicios de transporte regular de personas autorizados por la Municipalidad Metropolitana, en las rutas que señale la Gerencia de Transporte Urbano, y que comprenden:

d.1) Servicios en los Corredores de Integración: son aquellos que unen o interconectan los Sistemas Masivos, con los Corredores Complementarios y en donde prestan servicio los operadores que cuenten con autorización o, en su defecto, concesión.

d.2) Servicios en los Corredores de Interconexión: son aquellos servicios de transporte que tienen por función la interconexión entre Lima Metropolitana y áreas urbanas continuas de otras provincias.

Los servicios de interconexión deben procurar que los usuarios de otras provincias puedan acceder al sistema troncalizado e integrado de Lima Metropolitana, de una manera lógica y racional.

Las condiciones de acceso y permanencia se regirán por los Acuerdos de Régimen de Gestión Común celebrados conforme a ley.

d.3) Servicios en las rutas de Aproximación: son aquellos servicios de transporte que tienen como objetivo acercar a la población hacia los sistemas de transporte de mediana y alta capacidad, así como, brindar el servicio hacia puntos cercanos. Los servicios de aproximación pueden operar de manera independiente o integrada a los sistemas de transporte masivos teniendo demanda suficiente para justificar su operación.

Los servicios en zonas no atendidas están comprendidos dentro de los servicios de aproximación.

e) Otros servicios de transporte que se creen para satisfacer las necesidades de movilización de las personas.

Artículo 6°.- Infraestructura Vial del SIT

6.1 El SIT se desarrolla en todas las vías de Lima Metropolitana, así como en la infraestructura vial definida conforme a lo señalado en el artículo 9° de la presente ordenanza. Los corredores y vías por donde se establezca o desarrolle el SIT tienen carácter de intangibles; en consecuencia, se encuentran sujetos a procesos de racionalización de servicios y rutas dispuestos por la Municipalidad Metropolitana de Lima, con el fin de implementar alguno de los componentes del sistema integrado.

6.2 La intangibilidad descrita en el numeral precedente es aplicable o comprende sólo a los servicios definidos en el artículo 5° de la presente Ordenanza.

6.3 En los corredores o vías del SIT únicamente se prestará servicio de transporte al que hace referencia el artículo 2° de la presente ordenanza, contando con alguno de los títulos habilitantes a que hace referencia el artículo 8°.

Artículo 7°.- Unidades de Gestión

7.1 El SIT cuenta, a nivel de sus distintos componentes, con las siguientes unidades de gestión: transporte de pasajeros, recaudo, fideicomiso y centro de control.

7.1.1 El centro de control es la unidad encargada del planeamiento, control y supervisión del funcionamiento del sistema.



7.1.2 El recaudo es aquella unidad encargada y responsable de la venta, recarga, distribución y validación de los medios de acceso del sistema, así como del manejo y custodia de los ingresos respectivos hasta su entrega al fiduciario.

7.1.3 El transporte de pasajeros es la unidad a cargo de los operadores del servicio de transporte, los cuales asumen responsabilidad por la adquisición y operación de los vehículos del sistema.

7.1.4 El fideicomiso es aquel patrimonio conformado por los ingresos generados de la venta de los medios de acceso del sistema.

7.2 Las unidades de transporte de pasajeros y fideicomiso podrán establecerse en función a las necesidades de cada corredor o servicio, según el caso. Sin embargo, la unidad de recaudo y el centro de control del SIT son únicos.

7.3 De conformidad con el artículo 9° de la presente ordenanza, el ente gestor del SIT es la Municipalidad Metropolitana de Lima mediante sus órganos responsables del transporte público.

Artículo 8°.- Acceso a la Prestación del Servicio y a las Unidades de Gestión

8.1 El acceso a la prestación del servicio de transporte en cualquiera de los componentes del SIT se encuentra condicionado al otorgamiento de concesiones o autorizaciones, de acuerdo a lo señalado en los artículos 2° y 5° de la presente ordenanza. La permanencia en las unidades de gestión y en el servicio de transporte se encuentra sujeta al cumplimiento de lo dispuesto en los respectivos contratos de concesión o autorizaciones, así como en lo que establezcan las normas aplicables a cada uno de los componentes del SIT.

8.2 El acceso a las unidades de recaudo y fideicomiso del SIT se realiza mediante concurso público.

Artículo 9°.- Autoridades Competentes

El SIT es de carácter único y sus componentes operan de manera integrada y sistémica. La Municipalidad Metropolitana de Lima establece y mantiene un solo sistema de atención e información al usuario, así como un único centro de control del SIT. Sin perjuicio de ello, las competencias referidas a la administración y control del SIT, se encuentran distribuidas de la siguiente manera:

a) PROTRANSPORTE se encuentra a cargo de la implementación, administración y control del Sistema de COSAC y del Sistema de Corredores Complementarios, ejerciendo las competencias señaladas en la presente ordenanza, así como en la Ordenanza N° 873, disposiciones modificatorias y complementarias. Asimismo, se encuentra a cargo de la implementación, administración y control de los sistemas de transporte ferroviarios de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

b) La Gerencia de Transporte Urbano se encuentra a cargo de la implementación, administración y control de los demás componentes del SIT, así como de los demás servicios de transporte regular de personas, ejerciendo las competencias señaladas en las normas que regulan el servicio de transporte público.

Artículo 10°.- Aprobación de los Componentes del SIT

La incorporación de los componentes al SIT se realiza de la siguiente manera:

a) Los Corredores Segregados de Alta Capacidad (COSAC) y los Corredores Complementarios, son aprobados mediante Acuerdo del Concejo Metropolitano, a propuesta de PROTRANSPORTE.

b) Los Servicios de Transporte Ferroviario de la Municipalidad Metropolitana de Lima son aprobados por Acuerdo del Concejo Metropolitano.

c) Los componentes del servicio de transporte regular de personas establecidos en el literal "d" del artículo 5° de la presente ordenanza son aprobados por la Gerencia de Transporte Urbano.

Artículo 11°.- Transporte no motorizado y peatonalización

11.1 El SIT considera como uno de los ejes fundamentales de la movilidad urbana a los sistemas

de transporte no motorizado. Por ello, los servicios en transporte no motorizado a cargo del Proyecto Especial de Transporte No Motorizado se relacionan y complementan con los servicios de transporte del SIT. El diseño e implementación de los componentes del SIT considera estos servicios y su integración progresiva al sistema.

11.2 La Municipalidad Metropolitana de Lima, dentro del proceso de implementación de los componentes del SIT, considera y privilegia la peatonalización de las vías con el fin de recuperar los espacios públicos y mejorar la movilidad urbana.

DISPOSICION TRANSITORIA

Única.- Vigencia de las Autorizaciones para brindar el Servicio de Transporte Regular

Con el fin de implementar gradualmente el SIT, la Gerencia de Transporte Urbano queda facultada para ampliar las autorizaciones para prestar el servicio de transporte regular de personas en Lima Metropolitana.

La vigencia de las autorizaciones se encuentra supeditada a la implementación de los componentes del SIT, de acuerdo con lo establecido en el Plan Regulador de Rutas, pudiendo ser modificadas, dejadas sin efecto o canceladas conforme a la implementación gradual de los servicios del sistema.

La facultad de ampliación de autorizaciones se encuentra supeditada a la implementación de los componentes del SIT, según corresponda.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS Y FINALES

Primera.- Referencia al Sistema Integrado de Transporte

En adelante, entiéndase toda referencia al "Sistema Metropolitano de Transporte" al que alude la Ordenanza N° 954-MML, norma que establece los Lineamientos de Política Municipal de Transporte Público Urbano para el Área Metropolitana, sus normas modificatorias y complementarias, como el Sistema Integrado de Transporte Público (SIT) creado por la presente ordenanza.

Segunda.- Fomento de la Integración de los Servicios de Transporte en Lima Metropolitana

La Municipalidad Metropolitana de Lima deberá coordinar y fomentar la integración de todos los servicios de transporte público de personas que se desarrollen en su territorio, de conformidad con lo establecido en la normatividad vigente.

Tercera.- Unidad de los Componentes y la Base de Datos de SIT

La base de datos del SIT, sus componentes, vehículos, operadores y trabajadores del sistema será única y es utilizada tanto por la Gerencia de Transporte Urbano como por PROTRANSPORTE.

Cuarta.- Requisitos para la Modificación de Ficha Técnica

De conformidad con lo prescrito en los artículos 43° y 45° de la Ordenanza No. 1599-MML, norma que regula la prestación del servicio de transporte público regular de personas en Lima Metropolitana, establézcase los requisitos documentales para la modificación de ficha técnica, conforme a lo señalado en el Anexo II de la presente ordenanza.

Quinta.- Servicios de Transporte en Áreas Urbanas Continúas de Distintas Provincias

El servicio de transporte de personas al que hace referencia el artículo 2° de la presente Ordenanza y que se presta de la Provincia de Lima a otra provincia, o viceversa, se rige, en la forma y en el fondo, por las disposiciones establecidas por el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, para el caso del Régimen de Gestión Común.

Sexta.- Gradualidad en la Implementación del SIT

Dispóngase que, con el fin de implementar la operación de los componentes del SIT y garantizar la continuidad del servicio de transporte, la Gerencia de Transporte Urbano exija de manera gradual y establezca plazos

de adecuación para el cumplimiento de los requisitos y condiciones establecidas en la Ordenanza N° 1599-MML y en la presente Ordenanza, para el otorgamiento de títulos habilitantes y la permanencia en el servicio de transporte regular de personas.

El incumplimiento de las condiciones o requisitos dentro de los plazos señalados por la Gerencia de Transporte Urbano, será causal de cancelación de la autorización otorgada.

Sétima.- Condiciones Adicionales de Acceso y Permanencia para Brindar el Servicio de Transporte

Dispóngase la exigencia de chatarreo de flota vehicular como una condición de acceso para los componentes del SIT. En los casos de los servicios de transporte que se encuentren a cargo de la Gerencia de Transporte Urbano, esta podrá establecer los porcentajes a ser exigidos como condición para el acceso a los servicios según corresponda.

La Gerencia de Transporte Urbano, en los componentes del SIT que se encuentren a su cargo, exigirá como condición de permanencia para los servicios de transporte lo siguiente:

a) La renovación de flota vehicular, debiendo establecer los porcentajes a ser exigidos para cada servicio según corresponda. La Gerencia de Transporte Urbano determinará el porcentaje de los vehículos retirados de la flota vehicular que como resultado del cumplimiento de la renovación mencionada deban ser chatarreados.

b) La integración tarifaria y de medios de pago que deberá ser cumplida en un plazo máximo establecido por la Gerencia de Transporte Urbano.

c) Cumplimiento de estándares de calidad superior en el servicio de transporte. Dichos estándares deberán ser verificados mediante indicadores de gestión a ser definidos y supervisados por la Gerencia de Transporte Urbano.

d) Transferencia de la propiedad de los vehículos que se encuentren con Contrato de Vinculación regulado en la Ordenanza 1599-MML, a la persona jurídica autorizada. La Gerencia de Transporte Urbano establecerá los plazos en los cuales dichas transferencias serán efectuadas, según cada componente del SIT.

Octava.- Aplíquese progresivamente el régimen de responsabilidad solidaria contemplado en el artículo 100° de la Ordenanza N° 1599, sólo en lo que respecta a las infracciones tipificadas con códigos N60, N61, N62, N63, N64, N65, N66, N67, N68, N69, N70, N71, N72, N73 y N74, de la Tabla de Infracciones, Sanciones y Medidas Preventivas. El régimen de responsabilidad solidaria se aplicará progresivamente, a efectos de la implementación de los componentes del SIT, conforme al siguiente cuadro:

Fecha o Hecho	Forma de aplicación de la responsabilidad solidaria
A partir del 2 de julio de 2012	La imputación de responsabilidad en contra del Responsable Solidario será del 25% de la sanción contemplada en la Tabla de Infracciones, Sanciones y Medidas Preventivas de la Ordenanza N° 1599-MML.
A partir del 1 de enero de 2013	La imputación de responsabilidad en contra del Responsable Solidario será del 50% de la sanción contemplada en la Tabla de Infracciones, Sanciones y Medidas Preventivas establecida en la Ordenanza N° 1599-MML.
A partir de la entrada en vigor de la integración tarifaria.	La imputación de responsabilidad en contra del Responsable Solidario será del 100% de la sanción contemplada en la Tabla de Infracciones, Sanciones y Medidas Preventivas establecida en la Ordenanza N° 1599-MML.

Novena.- Elementos Distintivos del SIT

Mediante Resolución de Alcaldía, sobre la base de la propuesta conjunta que remitan la Gerencia de Transporte Urbano y PROTRANSPORTE, se aprobará los colores distintivos de la flota vehicular que preste servicio en el SIT, logos y elementos de identificación de los servicios.

Décima.- Plan Regulador de Rutas

Apruébese el Plan Regulador de Rutas de Lima Metropolitana establecido en el Anexo I de la presente Ordenanza, como herramienta que define los lineamientos y parámetros del desarrollo del SIT.

Décima Primera.- Permiso de Fuera de Ruta para el Transporte de Personas

En concordancia con lo establecido en la Ordenanza N° 1599-MML, la Gerencia de Transporte Urbano podrá otorgar, a solicitud de las empresas de transporte público regular, permisos de fuera de ruta para el servicio de transporte de personas. Dichos servicios no cuentan con recorridos, frecuencias y horarios establecidos.

El otorgamiento de los permisos de fuera de ruta está condicionado a que las empresas solicitantes demuestren que cuentan con la flota suficiente para cumplir con todas las obligaciones y condiciones de permanencia del servicio de transporte regular de personas para el cual están autorizados previamente.

La solicitud de permiso de fuera de ruta deberá contener la ruta, dotación de unidades, fecha de inicio y vencimiento del servicio, y horas en la que se brindará.

Los permisos de fuera de ruta autorizan temporalmente a los vehículos de las empresas de transporte a movilizar personas hacia diversos destinos ubicados en el territorio de Lima Metropolitana, con fines turísticos, recreativos, entre otros. Dicho permiso debe ser portado por el conductor durante el recorrido y presentado a las autoridades de tránsito y transporte competentes a su sola solicitud.

Décima Segunda.- Modificación de Texto Único de Procedimientos Administrativos - TUPA

De conformidad con lo establecido en la Trigésima Quinta Disposición Complementaria, Transitoria y Final de la Ordenanza N° 1599-MML modifíquese el Texto Único de Procedimientos Administrativos - TUPA vigente, correspondiente a la Gerencia de Transporte Urbano, aprobado mediante Ordenanza N° 1334-MML, de acuerdo al Anexo III de la presente Ordenanza; dejando sin efecto todos los procedimientos vigentes que reglamentan la prestación del Servicio de Transporte Regular de Personas.

Décima Tercera.- Aprobación de Derechos de Tramitación y Procedimientos Administrativos

Apruébense los derechos de tramitación y los procedimientos administrativos establecidos en el Anexo III de la presente Ordenanza.

Décima Cuarta.- Aprobación del Formato de Solicitud

Apruébese conforme al Anexo IV, el formato de solicitud de trámites, el cual es de libre reproducción y distribución gratuita; y se encuentra a disposición de los solicitantes a través del portal electrónico de la Municipalidad Metropolitana de Lima, (www.munlima.gob.pe).

Décima Quinta.- Vigencia

La presente Ordenanza entra en vigencia al día siguiente de su publicación, con excepción de sus Anexos II y III que entrarán en vigencia el dos (2) de julio de 2012.

Décima Sexta.- Publicación de la Ordenanza

La presente Ordenanza será publicada en el Diario Oficial El Peruano; y, en el Portal de la Municipalidad Metropolitana de Lima (www.munlima.gob.pe) conjuntamente con sus Anexos y en el Portal de Servicios al Ciudadano y Empresas (www.serviciosalciudadano.gob.pe).

POR TANTO

Mando se registre, publique y cumpla.

En Lima, 26 JUN 2012

SUSANA VILLARÁN LA PUENTE
Alcaldesa

807033-1