

La Autoridad de Transporte Urbano (ATU) para Lima y Callao: análisis comparativo de su diseño institucional con las autoridades de transporte público de Madrid y Santiago de Chile desde la perspectiva de la gobernanza

The Urban Transport Authority for Lima and Callao: comparative analysis of its institutional design with Madrid and Santiago de Chile public transit authorities from a governance perspective

Esteban Poole Fuller ✦ DOI: 10.20868/uf.2019.14.3894

Fecha de superación del Tribunal Fin de Máster: 28.06.2018

Tutor: Sonia De Gregorio Hurtado

Resumen

El presente estudio analiza, desde la perspectiva de la gobernanza, el diseño institucional de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) creada en 2018, a fin de determinar en qué medida las actuaciones de dicha entidad propiciarán el establecimiento de un modelo de movilidad urbana sostenible en la capital peruana. Se analiza un conjunto de aspectos del diseño institucional de la ATU y se plantea un estudio comparativo de dichas variables con respecto al Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) y el Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM) de Santiago de Chile. El estudio concluye que, si bien la creación de la ATU contribuirá a reducir la fragmentación existente en la gobernanza de la movilidad urbana del área metropolitana de Lima y Callao, el diseño institucional de la entidad presenta limitaciones que pueden dificultar que la actuación de la misma resulte eficaz en cuanto a contribuir a la implantación de un modelo de movilidad urbana sostenible. Se destaca, entre los ajustes necesarios al modelo institucional de la ATU, la necesidad de articular las actuaciones de dicha entidad con la regulación de los usos del suelo.

Palabras clave

Gobernanza, diseño institucional, movilidad urbana sostenible, autoridad de transporte público, área metropolitana, usos del suelo

Abstract

This study analyses, from the perspective of governance, the institutional design of the Urban Transport Authority for Lima and Callao (ATU by its acronym in Spanish), established in 2018, in order to determine to what extent the performance of this agency may favour the establishment of a model of sustainable urban mobility in the Peruvian capital. A set of aspects of the institutional design of the ATU is analysed and a comparative study of those variables is proposed with regard to the Regional Consortium of Transport of Madrid (CRTM by its acronym in Spanish) and the Directory of Metropolitan Public Transport (DTPM by its acronym in Spanish) of Santiago de Chile. The study concludes that, although the creation of the ATU will contribute to reduce the existing fragmentation in the governance of urban mobility in the metropolitan area of Lima and Callao, the institutional design of the entity presents limitations that may hinder the effectiveness of its intervention with regard to implementing a sustainable urban mobility model. The paper stresses out, among the needed adjustments to the institutional model of the ATU, the need to articulate the actions of this entity with land use regulation.

✦ Máster en Planeamiento Urbano y Territorial por la Universidad Politécnica de Madrid, correo: epoole999@gmail.com

Keywords

Governance, institutional design, sustainable urban mobility, public transit authority system, metropolitan area, land use

1. Introducción

Durante las últimas décadas, ha emergido, en las políticas urbanas de diversos países, un creciente interés en promover la mejora e integración multimodal de los servicios de transporte público (CRTM, 2007; Kumar y Agarwal, 2013; De Gregorio, 2013, 2014). Dicha tendencia se ha enmarcado en la adopción de un enfoque de movilidad urbana sostenible (De Gregorio, 2013, 2014; Dextre y Avellaneda, 2014; Poole-Fuller, 2017), que busca superar el sesgo hacia el vehículo privado que dominó el planeamiento urbano durante la mayor parte del siglo XX. Ello obedece a la constatación de los múltiples problemas sociales y ambientales derivados de la creciente motorización (Lizárraga, 2006).

En dicho contexto, un conjunto de ciudades latinoamericanas ha reorganizado sus servicios de transporte público, a fin de establecer sistemas multimodales con mejores estándares de calidad (CRTM, 2007; Lupano y Sánchez, 2008; Pardo, 2009; Poole-Fuller, 2017). Entre las áreas metropolitanas de dicha región, Lima es una donde la necesidad de reorganizar el transporte público resulta particularmente urgente (Jara y Vásquez, 2012; Poole-Fuller, 2016, 2017), ya que cuenta con un servicio altamente deficiente, prestado mayoritariamente por operadores informales, y que provoca múltiples externalidades negativas, tales como accidentes de tránsito; contaminación ambiental; y pérdida de horas útiles para los usuarios (Bielich, 2009; Vega Centeno et al, 2011; Poole-Fuller, 2016, 2017).

Tras décadas de desatención hacia la problemática del transporte público por parte del gobierno local y central, en años recientes se han realizado actuaciones orientadas a la reorganización y mejora de la calidad del servicio. No obstante, dichas políticas han enfrentado barreras en relación al marco institucional que han obstaculizado su eficacia, que motivaron propuestas de reforma al modelo de gobernanza de la movilidad urbana para el área metropolitana limeña. Estas se plasmaron, finalmente, en la creación, en 2018, de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), ente que asumirá el conjunto de las competencias sobre el transporte público limeño.

El presente trabajo analiza, desde la perspectiva de la gobernanza metropolitana, el diseño institucional de la ATU, a fin de determinar en qué medida contribuye a implantar un modelo de movilidad urbana sostenible en la capital peruana. A fin de enriquecer el análisis, se comparará el diseño institucional de dicha entidad con las autoridades de transporte público existentes en Madrid y Santiago de Chile. La selección de Madrid y Santiago como objeto del análisis comparativo tiene en cuenta, en sentido más amplio, que las experiencias de ambas áreas metropolitanas en el establecimiento de sistemas multimodales de transporte público, puede aportar lecciones relevantes en relación a modelos de gobernanza de la movilidad metropolitana para el conjunto de urbes iberoamericanas.

La presente investigación tiene carácter cualitativo y se desarrolla a través de estudios de caso comparados. Partiendo de la revisión de la literatura académica relevante, se ha seleccionado el siguiente un conjunto de aspectos del diseño institucional de los modelos de gobernanza de la movilidad urbana: a) base legal de la entidad; b) adscripción institucional; c) competencias y funciones; d) mecanismos de concertación entre actores institucionales (horizontales y verticales); e) mecanismos de participación de actores no estatales; f) financiación; g) dotación institucional

(estructura organizativa y recursos humanos); h) mecanismos de rendición de cuentas y transparencia.

En base a estos aspectos se realizará un análisis comparativo de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) y el Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM) de Santiago de Chile.

A partir de dicho análisis, se plantearán los aspectos críticos del diseño institucional de la ATU, determinando en qué medida contribuye al establecimiento de un modelo de movilidad urbana sostenible en el área metropolitana de Lima.

Se plantea como **hipótesis** que, si bien resulta, necesario reformular el modelo de gobernanza del transporte público y, de forma más general, de la movilidad urbana del área metropolitana de Lima, el diseño institucional de la Autoridad de Transporte Urbano (ATU) presenta limitaciones que dificultarían dar respuesta a los problemas de movilidad urbana que se propone afrontar. Entre dichas limitaciones destaca el que el marco institucional de la ATU no contempla ninguna forma de articulación con la regulación de los usos del suelo, pese a la incidencia de los mismos sobre la movilidad urbana.

2. Marco conceptual

2.1. Movilidad urbana sostenible

La movilidad urbana sostenible puede ser entendida como “aquella que se enfoca en la satisfacción de las necesidades y expectativas de todas las personas, minimiza las externalidades negativas sociales, económicas y ambientales y contribuye a estructurar ciudades más compactas, seguras, limpias, resilientes, amables, activas y saludables; en suma, con mayor calidad de vida y competitividad”¹ (SIMUS, 2014). Se trata de un enfoque que busca responder a la problemática suscitada por un modelo de desarrollo urbano que, a lo largo del último siglo, se ha caracterizado por generar, en la mayoría de áreas urbanas, una cantidad cada vez mayor de desplazamientos a distancias crecientes, situación vinculada al fenómeno de la motorización (aparición y masificación del vehículo a combustión), que ha posibilitado dichos patrones de movilidad (Lizárraga 2006).

La adopción del enfoque de movilidad sostenible supone un cambio de paradigma en las políticas urbanas². Conlleva la adopción de medidas que restringen el empleo del automóvil (Lizárraga, 2006), la viabilidad y legitimidad de las cuales depende de contar con un transporte público de calidad como alternativa (Herce, 2009). Asimismo, exige articular las políticas de movilidad urbana con la regulación de usos del suelo (Cervero, 1998; Suzuki et al, 2013), a fin de conformar ciudades más compactas y polifuncionales, en las que se reduzca la necesidad de viajes motorizados (Pozueta y Lamíquiz, 2009; Dextre y Avellaneda, 2014).

2.2. Gobernanza

El concepto de gobernanza ha tenido amplia difusión desde la década de 1980, en un contexto en que se han replanteado las relaciones del Estado con los actores no estatales. Betancur (2013)

¹ El enfoque de movilidad sostenible deriva, a su vez, de la noción de desarrollo sostenible, planteada por primera vez en 1987 por el Informe Brundtland, publicado por las Naciones Unidas. Dicho Informe define al desarrollo sostenible como “aquel que garantiza las necesidades del presente sin comprometer las posibilidades de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades.” (Brundtland et al 1987: 28).

² Al respecto, puede plantearse una genealogía en que se han sucedido los siguientes enfoques o paradigmas de movilidad (Dextre y Avellaneda, 2014): **a)** Enfoque de tránsito; **b)** enfoque de transporte público; **c)** Enfoque de movilidad urbana; **d)** Enfoque de movilidad urbana sostenible.

señala que la gobernanza implica la adopción de un enfoque pluralista que supera las visiones Estado-céntricas en relación a la producción de las políticas públicas, para incorporar a un conjunto más amplio de actores sociales en su diseño e implementación.

Según Subirats (2010), las proposiciones fundamentales de la gobernanza son las siguientes: **a)** aceptación de la complejidad como elemento intrínseco al proceso político; **b)** sistema de gobierno en red, incorporando una pluralidad de actores públicos y privados en el proceso de toma de decisiones; **c)** nueva posición de los poderes públicos en los procesos de gobierno, caracterizada por una mayor colaboración con actores privados, la adopción de nuevas funciones públicas y el empleo de nuevos instrumentos de gobierno.

A su vez, según los actores implicados, la gobernanza presenta tres dimensiones (De Gregorio, 2013): **a)** Multinivel o vertical (distintos niveles de gobierno); **b)** horizontal o transversal (distintos órganos de un mismo nivel de gobierno); **c)** participación (actores no estatales: sociedad civil y empresas).

De forma complementaria al concepto de gobernanza, se ha desarrollado el de Buena Gobernanza o Buen Gobierno, que enfatiza la calidad de la actuación de las administraciones públicas. Según el Libro Blanco sobre la Gobernanza de la Comisión Europea (2001), la Buena Gobernanza contiene los siguientes principios: **a)** participación; **b)** transparencia; **c)** rendición de cuentas; **d)** eficacia; **e)** coherencia.

La buena gobernanza puede vincularse, a su vez, con el enfoque de “capacidades de gobierno”, que Weaver y Rockman (1993) asocian al grado de efectividad del Estado en las interacciones con su entorno, la cual se encuentra condicionada por una serie de características de la arquitectura institucional. Dichas características pueden clasificarse en los siguientes rubros: **a)** restricciones institucionales; **b)** modalidad de procesos decisorios; **c)** capacidad de construcción de políticas; **d)** elección de políticas.

La concepción de gobernanza asumida en este estudio enfatiza los aspectos vinculados a la Buena Gobernanza, en particular a los principios de eficacia y coherencia. Teniendo en cuenta dicha perspectiva, se presta particular atención a la definición de gobernanza de Le Galés (2001) como el proceso de coordinación de los esfuerzos realizados por distintos agentes, instituciones y grupos sociales con el fin de lograr sus propósitos, los cuales han sido acordados de antemano y definidos colectivamente en ambientes fragmentarios.

3. Estudios de caso

3.1. Lima – la propuesta de Autoridad de Transporte Urbano (ATU)

3.1.1. Contexto

El área metropolitana de Lima presenta una grave problemática de movilidad urbana, pese a tener bajos índices de motorización³. Ella se refleja, entre otros aspectos, en altos niveles de contaminación atmosférica⁴; accidentes de tránsito⁵ y una creciente congestión vehicular, que

³ Sólo 15% de los hogares limeños contaba con automóvil en 2017 (Lima Cómo Vamos, 2018).

⁴ A consecuencia de las cuales, aproximadamente un 25% de la población limeña padece de enfermedades respiratorias (Vega Centeno et al, 2011).

⁵ Que provocan más de 500 muertes anuales, de las cuales $\frac{3}{4}$ corresponde a peatones (Poole-Fuller, 2017).

genera pérdidas económicas significativas⁶ y restringe las posibilidades de movilidad de su población. A ello se suma un diseño urbano centrado en el automóvil, que impacta negativamente en la calidad de los espacios públicos y no tiene en cuenta a los peatones.

Dicha problemática se vincula, a su vez, a la acelerada expansión de Lima desde mediados del siglo XX⁷, de carácter predominantemente informal, que ha generado un modelo urbano disperso, de baja densidad y con una fuerte segregación socio-espacial (Vega Centeno et al, 2011)⁸. A consecuencia de dichos patrones de ocupación del suelo, generalmente producida al margen de la planificación urbanística, la mayoría de la población limeña reside en asentamiento urbanizados informalmente, mientras que la oferta de empleo y servicios se concentra en áreas urbanas centrales, urbanizadas formalmente (Vega Centeno et al., 2011). La oferta de transporte público que ha aparecido respondiendo a la demanda de viajes generada por la población residente en asentamientos informales se encuentra escasamente regulada y exhibe bajos estándares de calidad (Avellaneda, 2007; Bielich, 2009; Vega Centeno et al, 2011; Ramírez, 2017; Poole-Fuller, 2016, 2017).



Figura 1. Transporte público informal en Lima. Fuente: Poole-Fuller, 2017

La baja calidad del servicio de transporte público, a su vez, contribuye significativamente a los problemas de movilidad urbana de Lima. Dicha metrópolis presenta actualmente una flota de autobuses fuertemente sobredimensionada y atomizada⁹, en la que predominan unidades de escasas dimensiones (microbuses), elevada antigüedad¹⁰ y altamente contaminantes. El sector se encuentra fuertemente atomizado, con múltiples empresas de transporte operando en las mismas vías¹¹. Las deficiencias del transporte público generan un doble impacto negativo: **a)** contribuyen a las externalidades negativas de la movilidad urbana; **b)** fomentan una creciente motorización durante los ciclos de crecimiento de la economía peruana.

⁶ La congestión vehicular tiene un costo anual aproximado de \$800 millones en horas útiles (Vega Centeno et al, 2011).

⁷ La población del área metropolitana de Lima pasó de poco más de 600 mil habitantes en 1940 a más de 7 millones en 1993, y alcanzó cerca de 10 millones en 2017. El suelo urbanizado pasó de 1291 hectáreas en 1931 a cerca de 150 mil hectáreas en 2017.

⁸ Modelo de expansión urbana centrado en la ocupación espontánea del entorno de las redes de infraestructura vial (Riofrío, 1991; Ramírez, 2017).

⁹ Con más de 30000 unidades circulando (MTC, 2016)

¹⁰ 22 años por unidad en promedio (Poole Fuller, 2017).

¹¹ En tanto que no hay un límite a las autorizaciones de ruta que pueden otorgarse sobre una misma vía.

Durante décadas, el transporte público de Lima fue desatendido por los gobiernos local y central, particularmente desde que, a inicios de la década 1990, se desreguló completamente el servicio¹² (Bielich, 2009; Vega Centeno et al, 2011; Poole-Fuller, 2016, 2017). No obstante, en años recientes, se han adoptado algunas medidas orientadas a la mejora del servicio. Dichas acciones han tenido dos ejes: **a)** la reorganización de los servicios de transporte público de autobuses; y **b)** la construcción de líneas de *Bus Rapid Transit* (BRT) y Metro.

No obstante, las iniciativas descritas han enfrentado los siguientes contratiempos:

- Los distintos modos de transporte público (buses, Metro, BRT) no se encuentran articulados, e incluso se han adoptado medidas contradictorias en relación a los mismos (MTC, 2016).
- Los sistemas de transporte público masivo (Metro y BRT) cubren apenas 10% de los viajes en transporte colectivo (Lima Cómo Vamos, 2018), el resto de los cuales sigue realizándose mayoritariamente en los autobuses de los operadores informales.
- Han existido problemas de coordinación entre las distintas administraciones públicas competentes sobre el transporte público previamente a la creación de la ATU. Por una parte, se ha observado ausencia de colaboración entre los municipios de Lima y Callao, los cuales eran competentes sobre el transporte público de autobuses y el sistema BRT; asimismo, ha existido descoordinación entre el municipio de Lima y el gobierno central, éste último con competencias sobre el Metro y con capacidad de vetar los proyectos municipales en materia de transportes, en base a las potestades de control del gasto público atribuidas al Ministerio de Economía y Finanzas¹³ (MTC, 2016).
- Ha habido escasa continuidad y coherencia en las políticas de la municipalidad de Lima respecto al transporte público (Poole Fuller, 2016, 2017), las cuales han oscilado, durante la última década, entre esfuerzos por reorganizar el servicio y actuaciones contrarias a dicho reordenamiento¹⁴.

Por tanto, el modelo de gobernanza de la movilidad urbana de Lima que ha estado vigente durante las últimas tres décadas presenta, fundamentalmente, dos problemas:

Fragmentación institucional entre las entidades del gobierno local y central responsables del transporte público, que ha dificultado la integración de sus distintos modos (Metro, BRT, autobuses) y la adopción de políticas de movilidad coherentes.

Falta de autonomía de las entidades responsables del transporte público frente a las autoridades políticas, que ha dificultado la continuidad de las medidas adoptadas.

¹² A través del Decreto Legislativo 651, de 1991.

¹³ En virtud de la Ley 30167, de 2014, el contenido de los contratos de asociación público privada entre las administraciones públicas e inversionistas privados debe ser aprobado por el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) antes de ser suscritos. El ejercicio de dicha competencia ha suscitado conflictos con el municipio de Lima, en tanto que en 2015 el MEF objetó la validez de los contratos de concesión sobre un conjunto de servicios de buses.

¹⁴ Entre 2011 y 2015 la municipalidad metropolitana de Lima, bajo la alcaldía de Susana Villarán, promovió la reorganización de los servicios de transporte público. No obstante, bajo el gobierno municipal subsiguiente de Luis Castañeda, iniciado en 2015, se paralizó, en gran medida, la implementación de las medidas de reordenamiento del transporte público adoptadas durante los años precedentes (Poole Fuller, 2016, 2017). El gobierno municipal de Jorge Muñoz iniciado en 2019 se ha mostrado a favor de retomar las políticas de reordenamiento del transporte público limeño. No obstante, la modificación de competencias en relación al transporte público que implica la creación de la ATU conllevará que el municipio limeño cese de tener una incidencia significativa sobre la regulación de dicho servicio.

A fin de superar la problemática descrita, en 2017 la Presidencia de la República presentó al Congreso de Perú un proyecto de Ley para la creación de una Autoridad de Transporte Urbano (ATU), ente adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones que asume todas las competencias sobre el transporte público de Lima y Callao. En diciembre de 2018 se promulgó la Ley N° 30900 de creación de la ATU. La entidad entrará en funciones en el transcurso del año 2019, cuando los municipios de Lima y Callao y la Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico (competente sobre el Metro de Lima) transfieran sus atribuciones a la ATU.

3.1.2. Diseño institucional de la ATU

En cuanto a la **adscripción institucional**, la ATU depende del gobierno central, formando parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones como organismo técnico especializado, con autonomía técnica, funcional, administrativa y presupuestal. Ello supone una re-centralización de las competencias sobre el transporte público, que desde la década de 1980 correspondían a los municipios¹⁵.

El **ámbito territorial** de la entidad será la suma del territorio de los municipios de Lima y Callao, que corresponde, en gran medida, al del área metropolitana de Lima¹⁶.

Las **competencias** de la ATU abarcan al conjunto de los modos de transporte público de Lima y Callao, así como actividades complementarias denominadas servicios de transporte especiales (taxis, transporte turístico y escolar). Cumple las siguientes **funciones** en relación a dichas actividades: **a)** planificación de las infraestructuras y servicios de transporte público; **b)** definición de un sistema tarifario integrado para el transporte público y administración del sistema de recaudo¹⁷; **c)** regulación de los servicios de transporte terrestre; **d)** supervisión de los operadores; **e)** licitación y entrega en concesión de servicios de transporte público.

Asimismo, la ATU tiene funciones en materia de movilidad que exceden al ámbito de los servicios de transporte, siendo éstas las siguientes: **a)** adopción de disposiciones para la integración de los centros de control de tránsito del área metropolitana de Lima; **b)** emisión de opinión técnica vinculante sobre los proyectos vinculados a la infraestructura vial, semaforización y señalética¹⁸; **c)** aprobación del Plan de Desarrollo Logístico para el transporte de mercancías en Lima y formulación de recomendaciones para la regulación de dicha actividad.

Resulta significativo que, pese a las funciones relativamente amplias que se han atribuido a la ATU en materia de movilidad, no se ha incluido entre las mismas la de emitir informes técnicos sobre planes y desarrollos urbanísticos¹⁹. Ello pese a la correlación existente entre el modelo de expansión urbana de carácter predominantemente informal y disperso de Lima y la oferta de transporte público que se propone reorganizar (Vega Centeno, 2011; Ramírez, 2017).

¹⁵ A excepción del Metro de Lima, cuya competencia corresponde actualmente al Ministerio de Transportes.

¹⁶ La Ley de creación de la ATU contempla, asimismo, la posibilidad, de que la entidad amplíe su ámbito territorial en caso de evidenciarse la conurbación de otros municipios con el área metropolitana limeña.

¹⁷ Si bien la Ley de creación de la ATU especifica que la gestión del sistema de recaudo puede ser entregada en concesión a empresas privadas. Dicha posibilidad ha sido cuestionada por Stiglich (2018), quien señala que la gestión del sistema de recaudo por privado generará costes de transacción significativos, en tanto exigirá a la ATU renegociar el contrato de concesión del mismo en caso de producirse cualquier ampliación o modificación en los servicios e infraestructuras de transporte público.

¹⁸ Permaneciendo la formulación de dichos proyectos en manos de los municipios.

¹⁹ Ello pese a que se había recomendado que la ATU contase entre sus funciones la de emitir informes técnicos en materia urbanística en la propuesta conceptual de la entidad, publicada en 2016 por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú (MTC, 2016) que sirvió de base para formular la Ley de creación de la entidad.

La estructura de gobernanza de la ATU contempla, como **foro de toma de decisiones**, un Consejo Directivo con representantes del gobierno central y de los municipios de Lima y Callao. Dicho Consejo cuenta con 8 delegados, de los cuales 4 son designados por el gobierno central²⁰ y 4 por los municipios²¹. No obstante, el gobierno central cuenta con una posición dominante en dicho Consejo, en tanto que se encuentra presidido por un delegado del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien cuenta con voto dirimente en caso de empate en las votaciones del Consejo.

En relación a la **participación de actores no estatales en la gobernanza**, la Ley de creación de la ATU sólo contempla canalizarla a través de una Comisión Consultiva, cuya composición y funciones no se han especificado²². Solamente se indica que dicho foro incluirá a representantes de las organizaciones de usuarios, la academia y las empresas de transporte²³. En tanto que dicha Comisión no adoptará decisiones de carácter vinculante, se contempla un grado muy limitado de participación de la sociedad civil en los foros de toma de decisiones de la ATU.

En cuanto a la **financiación**, la Ley de creación de la ATU establece un esquema de subvenciones para el transporte público de Lima. Ello resulta una innovación importante, en tanto que, a excepción del Metro de Lima, el transporte público no recibía aportes desde la desregulación de la década de 1990. La Ley N°30900 no especifica los detalles de dicho esquema de subvenciones, remitiendo su formulación al Ministerio de Economía y Finanzas y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Por otra parte, el presupuesto de la ATU estará sujeto a la política general de gasto del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, disposición que evidencia la dependencia de la entidad respecto al gobierno central (Stiglich, 2018).

En relación a la **dotación institucional** resalta, en primer lugar, que la conducción política y gerencial de la ATU se encuentran reunidas en la Presidencia Ejecutiva (cuyo titular es designado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y preside el Consejo Directivo de la ATU). La Presidencia Ejecutiva, designa, a su vez, a los cargos directivos. Ello implica que el personal directivo de la ATU exhibirá un perfil político y poca estabilidad ante los cambios de gobierno. Por otra parte, dado que la creación de la ATU supone que se fusione con un conjunto de entidades del gobierno central y de los municipios de Lima y Callao con competencias sobre la movilidad urbana, la mayoría del personal de la entidad procederá, inicialmente, de dichas entidades. En relación a la contratación de nuevo personal, se dispone que estará sometido al nuevo régimen laboral de servicio civil, establecido en Perú en 2013²⁴. No obstante, la Ley N°30900 añade que, mientras se implanta el régimen de servicio civil²⁵, la ATU podrá contratar a personal bajo el régimen del Contrato Administrativo de Servicios, el cual consiste en contratos temporales y no especifica criterios para la selección de personal. Ello podría comprometer la autonomía y el criterio técnico de las actuaciones de la ATU porque no garantiza que disponga de personal estable y seleccionado mediante criterios uniformes y objetivos.

²⁰ De los delegados del gobierno central, dos representan al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y uno al Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, y al Ministerio de Economía y Finanzas, respectivamente.

²¹ Correspondiendo tres delegados a la municipalidad de Lima y uno a la de Callao.

²² En tanto que la Ley remite al reglamento de organización y funciones de la ATU el detallar las funciones de dicha Comisión.

²³ Al respecto, Stiglich (2018) ha cuestionado la exclusión de las organizaciones sindicales de los mecanismos de financiación de la ATU.

²⁴ Régimen laboral establecido en virtud de la Ley 30057, de 2013.

²⁵ A la fecha la mayoría de entidades públicas peruanas no han adoptado el régimen laboral de servicio civil.

Finalmente, en relación a la **transparencia y rendición de cuentas**, la ATU se verá regida por la normativa peruana de transparencia y acceso a la información pública²⁶, y del sistema de control de las administraciones públicas²⁷. A estos dispositivos formales se añade un mecanismo de rendición de cuentas político: la Presidencia Ejecutiva de la ATU, conjuntamente con los alcaldes de Lima y Callao, debe presentarse anualmente ante la Comisión de Transportes del Congreso peruano para informar acerca del desempeño de la entidad.

Los siguientes son los aspectos más reseñables del diseño institucional de la ATU:

- Recentralización de las competencias sobre la movilidad urbana, en tanto que la ATU estará adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y contará con representación mayoritaria del gobierno central en su Consejo Directivo.
- Competencias amplias, que abarcan la totalidad del transporte público, los servicios de transporte especiales (taxis, transporte turístico y escolar) y materias complementarias de movilidad urbana, tales como la evaluación de los proyectos de infraestructura vial.
- No contempla participación de actores no estatales en los foros de toma de decisiones.

Si bien el establecimiento de la ATU resulta un avance respecto al modelo de gobernanza precedente de la movilidad urbana de Lima, se aprecian debilidades en el diseño institucional. Las mismas se encuentran vinculadas, en primer término, a la excesiva preponderancia del gobierno central en los foros de toma de decisiones y la dependencia institucional de la entidad frente al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, así como a la débil participación de la sociedad civil en los foros de toma de decisiones.

Por otra parte, la ATU carece de atribuciones vinculadas a la regulación de usos del suelo. Consideramos que ésta última es la principal limitación del modelo institucional de la ATU. El hecho de que la ATU no sea un actor en la toma de decisiones vinculadas a la planificación urbanística refleja la subsistencia de un enfoque sectorial en las políticas públicas, donde no existe articulación entre las actuaciones referentes a la movilidad y las de otros ámbitos con las que la misma tiene vínculos, particularmente los usos del suelo. Dicha desarticulación resulta especialmente relevante en tanto que a la fecha Lima no cuenta con un Plan Urbanístico vigente de alcance metropolitano²⁸, cuyos lineamientos orienten las actuaciones de la ATU en materia de movilidad (Stiglich, 2018)²⁹. Teniendo en cuenta la incidencia de los patrones de uso del suelo sobre la movilidad, la ausencia de un enfoque territorial y de mecanismos de gobernanza multisectorial en el diseño institucional de la ATU resulta un obstáculo significativo para que sus actuaciones propicien la implantación de un modelo de movilidad urbana sostenible en el área metropolitana de Lima.

²⁶ Ley 27806, de 2002, de Transparencia y Acceso a la Información Pública y Decreto Legislativo N° 1355, que crea la Autoridad Nacional de Transparencia y Acceso a la Información Pública.

²⁷ Ley 27785, de 2002, del Sistema Nacional de Control. Dicha Ley establece dos mecanismos de control: la Contraloría General de la República, que supervisa la gestión de los recursos presupuestales por el conjunto de las administraciones públicas, y la existencia de Oficinas de Control Interno al interior de cada órgano de las administraciones públicas.

²⁸ En 2010 expiró la vigencia del Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima y Callao, de 1990. Si bien entre 2011 y 2014, la Municipalidad de Lima llevó a cabo la elaboración un nuevo Plan de Desarrollo Metropolitano, el mismo no fue aprobado en 2015 tras un cambio de gobierno metropolitano.

²⁹ El artículo 5.c. de la Ley N° 30900 dispone que la ATU, al momento de elaborar el Plan de Movilidad Urbana para Lima y Callao, deberá tener en cuenta los planes de desarrollo urbano vigentes en su ámbito. Sin embargo, las actuaciones de la ATU podrán llevarse a cabo en ausencia de dichos planes urbanísticos. Al respecto Stiglich (2018) afirma críticamente que, al crearse la ATU sin contar con un Plan urbanístico metropolitano, se está dejando que la política de transporte guíe la política urbana para Lima y Callao.

3.2. Madrid – Consorcio Regional de Transporte Público de Madrid (CRTM)

3.2.1. Contexto

El área metropolitana de Madrid cuenta con un servicio de transporte público con altos estándares de calidad y cobertura, habiendo desarrollado, durante las últimas tres décadas, una amplia red de transporte público masivo cuyos distintos modos (metro, metro ligero, trenes de cercanías) han alcanzado un grado importante de integración entre sí y con los servicios de autobuses (Ruíz, 1999; Lamíquiz et al, 2017).



Figura 2. Estación El Carrascal (Leganés). Línea 12 del Metro de Madrid. Fuente: Consorcio Regional de Transportes de Madrid, 2013.

En dicho contexto, el Consorcio Regional de Transporte Público de Madrid (CRTM), creado en 1986³⁰, ha sido un actor clave en las políticas de movilidad, en tanto que sus acciones han promovido la integración y consolidación de un sistema metropolitano multimodal de transporte público³¹.

3.2.2. Diseño institucional del CRTM

En cuanto a su **adscripción institucional**, el Consorcio Regional de Transporte Público de Madrid (CRTM) tiene la condición de organismo autónomo de la Comunidad de Madrid, encontrándose adscrito a la Consejería de Transporte y Obras Públicas de la misma. Sin perjuicio de su adscripción institucional, el Consorcio incorpora al conjunto de los ayuntamientos de la región metropolitana de Madrid, los cuales ceden sus competencias sobre el transporte público para una administración conjunta de dicho servicio.

El **ámbito territorial** del CRTM abarca al conjunto de la Comunidad de Madrid, más el área de las provincias limítrofes de las Comunidades de Castilla La Mancha y de Castilla y León que poseen vínculos funcionales con la región metropolitana de Madrid³².

Las **competencias** del CRTM engloban al conjunto del transporte público del área metropolitana de Madrid, a excepción el servicio de trenes de cercanías, dependiente de RENFE, empresa del Estado español, que no se ha adherido al Consorcio, pero cuyos servicios se han integrado tarifariamente al sistema de transporte público en virtud de convenios con el CRTM. El Consorcio sintetiza sus **funciones** en los siguientes términos (CRTM, 2016: 5): “**a**) Planificación de las infraestructuras de transporte público; **b**) planificación de los servicios y coordinación de los

³⁰ Mediante la Ley 5/1985 de la Asamblea de Madrid, iniciando sus funciones el año posterior.

³¹ Pese a la calidad alcanzada por la oferta de transporte público, la motorización ha tendido a aumentar a nivel metropolitano, lo cual puede ser atribuido a patrones de crecimiento urbano disperso (Lamíquiz et al, 2017).

³² El ámbito del CRTM se extiende a dichas localidades en virtud de convenios del Consorcio con las Comunidades Autónomas respectivas.

programas de explotación de todos los modos de transporte público; **c)** definición de un sistema tarifario integrado para el conjunto del sistema; **d)** establecimiento de un marco estable de financiación; **e)** control y seguimiento de la gestión económica de los operadores”. El CRTM interviene asimismo sobre la regulación de los usos del suelo, emitiendo informes técnicos sobre los planes urbanísticos, desarrollos inmobiliarios y proyectos de infraestructura de mayor envergadura antes de su aprobación por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid.

La estructura de gobernanza del CRTM contempla, como **foros de toma de decisiones**, un Consejo de Administración y una Comisión Delegada. La primera instancia ostenta un perfil más político, en tanto que la segunda se orienta a la toma de decisiones de carácter ejecutivo.

El Consejo de Administración del CRTM incluye a representantes de los tres niveles de gobierno (administración general del Estado, Comunidad de Madrid y ayuntamientos), así como de la sociedad civil. Ninguno cuenta con mayoría en el Consejo, por lo que puede afirmarse que se trata de un foro que incentiva consensos entre el conjunto de actores estatales y no estatales involucrados en la gobernanza de la movilidad urbana de Madrid. En contraste, la Comisión Delegada está integrada exclusivamente por representantes de la Comunidad Autónoma y del ayuntamiento de Madrid, contando el primero con mayoría en el Consejo y presidiéndolo.

En cuanto a la **financiación**, el sistema de transporte público de Madrid cuenta con subvenciones que cubren en torno a un 50% de los costes de operación del sistema. La mayor parte de dichas subvenciones procede de la Comunidad de Madrid (75.6% en 2015) y, en menor medida, de la administración general del Estado (11.7% en 2015) y el ayuntamiento de Madrid (9.8% en 2015). El CRTM es la entidad recargada de distribuir las subvenciones a los operadores del sistema.

En relación a la **dotación institucional**, el CRTM está integrado por un personal de 140 personas, en su mayoría técnicos. Dicho personal es seleccionado mediante procesos de evaluación y concurso de méritos y goza de estabilidad laboral. La única excepción significativa es la del Director Gerente, quien es designado por el Consejo de Administración a propuesta de la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid, y tiene, por tanto, un perfil más bien político.

Finalmente, en relación a la **rendición de cuentas y transparencia**, el CRTM se encuentra obligado por la normativa estatal³³ a cumplir con difundir diversos aspectos del funcionamiento de la entidad (personal, planes, contratos, agenda) y, por la normativa de la Comunidad de Madrid³⁴, a someterse a auditorías anuales para la aprobación de su balance económico y anteproyecto de presupuesto. La rendición de cuentas política se lleva a cabo a través de presentaciones, ante la Asamblea de Madrid, del Consejero de Transportes y Obras Públicas de la Comunidad de Madrid y del Director Gerente del CRTM. Dichas presentaciones no tienen una periodicidad legalmente establecida. Por último, la Entidad emite un Informe Anual.

Los siguientes son los aspectos más reseñables del diseño institucional del CRTM:

- Modelo de consorcio entre administraciones públicas con competencias sobre el transporte público con liderazgo del nivel de gobierno regional.
- Competencias sobre el conjunto del transporte público, a excepción del tren de cercanías.

³³ Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno

³⁴ Ley 11/1999, de 29 de abril, de la Cámara de Cuentas de la Comunidad de Madrid

- Participación en los foros de toma de decisiones de representantes de los tres niveles de gobierno (central, regional y local) que intervienen sobre el entorno metropolitano de Madrid, así como de actores no estatales.

La principal debilidad, desde la perspectiva de la gobernanza metropolitana, del modelo institucional del CRTM, es la persistente descoordinación entre las políticas de movilidad urbana y la planificación urbanística (Lamíquiz et al, 2017). Ella ha propiciado un incremento sostenido de los índices de motorización del área metropolitana de Madrid durante las últimas décadas (García y Gutiérrez, 2007; López de Lucio, 2007), fenómeno asociado al modelo de urbanización dispersa que ha ido consolidándose en Madrid durante las últimas décadas (Lamíquiz et al, 2017). Si bien el CRTM interviene, a través de la emisión de informes técnicos, en los procesos de planificación urbanística, la misma no ha incorporado a la fecha de forma consistente consideraciones sobre el impacto de los usos del suelo sobre la movilidad. Por tanto, el efecto, en la práctica, de las actuaciones del CRTM ha sido facilitar que los nuevos desarrollos urbanísticos se integren a las redes de transporte público sin poder orientar el crecimiento urbano de Madrid de forma que fomente la demanda de transporte público (Lamíquiz et al, 2017).

3.3. Santiago de Chile – Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM)

3.3.1. Contexto

Durante los últimos 15 años, Santiago de Chile ha emprendido profundas transformaciones de su sistema de transporte público (Holuigue, 2011; Poole-Fuller, 2017)³⁵, reorganizando un servicio de autobuses anteriormente poco regulado y dominado por actores informales, e integrándolo a la red de Metro, que se ha expandido significativamente³⁶.

Dicho reordenamiento, no obstante, tuvo aspectos críticos (Holuigue, 2011; Poole-Fuller, 2017), en tanto que su fase inicial de implantación (2007) conllevó fuertes modificaciones a la cobertura del servicio de autobuses, que ocasionaron gran malestar entre la población usuaria. Ello evidenció las limitaciones de un modelo de gobernanza altamente centralizado, escasamente participativo y fragmentado entre distintas instancias del gobierno central (Figuerola, 2007; Holuigue, 2011).



Figura 3. Parada de autobuses en Santiago de Chile. Fuente: © 2013, Mario Roberto Duran Ortiz.

En dicho contexto, la creación en 2013 del Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM)³⁷ ha buscado una mayor articulación de la gobernanza de la movilidad urbana,

³⁵ En el marco del Plan de Transporte Urbano de Santiago (PTUS) 2000-2010.

³⁶ Pasando de 30 a 118 km de extensión entre 1990 y 2017.

³⁷ En virtud del Instructivo Presidencial N° 2 del 16 de abril de 2013.

acrecentando la legitimidad de las políticas adoptadas para revertir la creciente tendencia a la motorización que exhibe Santiago (Herrera y Razmilic, 2016).

3.3.2. Diseño institucional del DTPM

En términos de **adscripción institucional**, el DTPM forma parte del gobierno central, teniendo la condición de programa presupuestal del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. No obstante, el DTPM no se encuentra formalmente integrado a la estructura orgánica del Ministerio y carece de personalidad jurídica.

En cuanto al **ámbito territorial**, el DTPM abarca el conjunto del territorio de la Provincia de Santiago, más el de las comunas (municipios) de San Bernardo y Puente Alto. Dicho territorio, con una extensión de 2353 km² corresponde al Gran Santiago, área metropolitana de la capital chilena.

El DTPM ostenta **competencias** sobre el conjunto de servicios de transporte público del área metropolitana del Gran Santiago, compuesto por los servicios de autobuses, metro y trenes de cercanías. La entidad cumple las siguientes **funciones**: **a)** coordinación de las administraciones responsables sobre el transporte público; **b)** asesoramiento al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en relación al transporte público de Santiago (particularmente respecto a la planificación del sistema y la entrega en concesión de servicios a operadores privados); **c)** supervisión de los operadores del servicio; **d)** atención a los usuarios. En la práctica, las funciones del DTPM son muy limitadas: no planifica los servicios, ni la infraestructura de transporte público (si bien puede hacer revisiones al Plan Maestro de Infraestructura de Transporte). Tampoco concesiona la operación de dichos servicios, no emite normativa ni regula las tarifas. La mayoría de esas funciones recaen en el Ministerio de Transportes.

La estructura de gobernanza del DTPM contempla, como **foro de toma de decisiones**, a su Directorio. Lo preside el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y todos sus integrantes son representantes del gobierno central. Desde 2015 establece, como **mecanismo de participación de actores no estatales**, un Consejo Consultivo Asesor de Estrategia y Planificación, que incluye a representantes de la sociedad civil y de los municipios del Gran Santiago. Dicho Consejo no adopta decisiones de carácter vinculante. Asimismo, existen mecanismos informales de consulta ciudadana en procesos como la licitación de las concesiones de los servicios de autobuses.

En cuanto a la **financiación**, el sistema de transporte público de Santiago de Chile cuenta, desde 2009 con subvenciones que cubren cerca del 50% de sus costes³⁸. Dichas subvenciones proceden íntegramente del gobierno central y se destinan a inversiones en infraestructuras y a cubrir la tarifa reducida para determinados colectivos (estudiantes, personas jubiladas y beneficiarios de programas sociales). El DTPM no administra la distribución de las subvenciones, tarea que corresponde al Ministerio de Transportes.

En relación a la **dotación institucional**, el DTPM cuenta con un personal de 160 personas. A diferencia del CRTM, el personal de dicha entidad no tiene estabilidad laboral ni existen procedimientos de selección estandarizados. Ello ocasiona que, al producirse cambios de gobierno, se reemplace al personal gerencial. La dependencia del DTPM frente al gobierno central se refleja en el hecho de que el Ministro de Transportes designa al responsable de la Secretaría Ejecutiva, responsable de la dirección gerencial de la entidad.

³⁸ Establecidas por la Ley 20378, de 2009.

Finalmente, en relación a la **rendición de cuentas y transparencia**, el DTPM se encuentra sujeto a la normativa chilena de transparencia y acceso a la información pública³⁹ (que también regula los lobbies)⁴⁰ y a la supervisión de la Contraloría General de la República⁴¹ (que revisa tanto el gasto público como la legalidad de la actuación de las administraciones). La rendición de cuentas de carácter político corresponde al Ministro de Transportes, quien puede ser citado por el Congreso chileno para informar sobre la situación del transporte público, sin fijarse una periodicidad. Por último, el DTPM emite un informe anual reseñando el desempeño de la entidad.

Los siguientes son los aspectos más reseñables del diseño institucional del DTPM:

- Adscripción al gobierno central y dependencia institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Atribuciones limitadas sobre el transporte público, en tanto que las principales funciones de gestión, planificación y regulación se encuentran en manos del Ministerio de Transportes.
- No contempla participación de los gobiernos locales ni de actores no estatales en los foros de toma de decisiones.

Las actuaciones de la administración estatal chilena sobre el transporte público, si bien han evidenciado éxitos en la reorganización del servicio y la mejora de sus estándares de calidad, no han conseguido revertir la tendencia a la motorización del Gran Santiago (Herrera y Razmilic, 2016). A su vez, el modelo institucional vigente presenta las siguientes debilidades desde la perspectiva de la gobernanza: **a)** déficit de legitimidad democrática de las políticas públicas (particularmente la reorganización del transporte público en 2007); **b)** ausencia de un gobierno metropolitano para el Gran Santiago⁴²; y **c)** desvinculación entre las medidas adoptadas para la movilidad urbana y la regulación de los usos del suelo. En relación a este último punto, se aprecia, de forma análoga a los casos de Madrid y Lima, que la motorización ha sido estimulada por los patrones de crecimiento urbano disperso y segregado desplegados en la capital chilena desde la década de 1970 (De Mattos, 1999; De Mattos et al, 2014). Frente a dicho escenario, se aprecia que DTPM es un órgano con atribuciones y recursos insuficientes, subsistiendo la fragmentación institucional y un enfoque sectorial en vez de uno territorial en relación a las políticas urbanas.

4. Análisis comparativo y conclusiones

La comparación del diseño institucional de las tres autoridades analizadas permite determinar que con la creación de la ATU Lima ha asumido, en cierta medida, un modelo de gobernanza de la movilidad urbana *híbrido* entre los existentes en Madrid y Santiago de Chile.

En relación al diseño institucional, la ATU recoge los siguientes caracteres de las autoridades de transporte de Madrid y Santiago:

³⁹ En virtud de la Ley 20285, de 2008, sobre acceso a la información pública.

⁴⁰ Conforme a la Ley 20730, de 2014, que exige a las autoridades y funcionarios públicos a difundir su agenda de reuniones, viajes y los regalos que reciban.

⁴¹ Establecido en la Ley 10336, de organización y atribuciones de la Contraloría General de la República.

⁴² El área metropolitana de Santiago de Chile se encuentra fragmentada en 34 municipios, denominados comunas (32 de éstas conforman la Provincia de Santiago). Dicha conurbación se inserta, a su vez, dentro de la Región Metropolitana, circunscripción bajo control directo del gobierno central (en tanto que en Chile no existen gobiernos regionales autónomos).

- Del CRTM madrileño, la ATU limeña asume, como rasgos comunes, el tener como base jurídica para su creación una norma con rango de Ley; abarcar el ámbito territorial metropolitano; concentrar las competencias sobre el transporte público del área metropolitana; la participación de las distintas administraciones públicas con competencias sobre el transporte público en los foros de toma de decisiones; la configuración de la Autoridad de Transporte Urbano como un organismo semiautónomo adscrito al sector transportes del nivel de gobierno que lidera la entidad (Consejería de Transportes en el caso de Madrid y Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el de Lima).
- Del DTPM chileno, la ATU de Lima recoge la orientación centralista, si bien de forma atenuada, en tanto que la ATU se encuentra adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, pero incorpora en su Consejo Directivo a representantes de los municipios que componen el área metropolitana limeña (si bien otorga mayoría a los representantes del gobierno central). Asimismo, al igual que en el caso del DTPM, la participación de actores no estatales en la gobernanza de la ATU se limita a su incorporación a una Comisión Consultiva que no puede adoptar decisiones vinculantes.

La principal divergencia del diseño institucional de la ATU con el de las otras autoridades de transporte público analizadas reside en que asume competencias y funciones más amplias que engloban al conjunto del transporte público y se extienden a otras materias de la movilidad urbana tales como la regulación del servicio de taxis y la aprobación de proyectos de infraestructura vial.

Una diferencia adicional, que trasciende al diseño institucional, es que la creación de la ATU no se encuentra precedida de la existencia de un sistema multimodal de transporte público, como en Madrid y Santiago de Chile, sino que dicha entidad tendrá que llevar a cabo una profunda reorganización de los servicios de transporte público existentes.

Abordando de forma específica el diseño institucional de la ATU, consideramos que el modelo de gobernanza para la movilidad urbana del área metropolitana de Lima y Callao vigente antes de la creación de dicha entidad resultaba inadecuado y exigía reformas que afrontasen sus principales deficiencias, tales como la elevada fragmentación institucional. En tal sentido, la creación de la ATU es positiva en tanto reduce dicha fragmentación e introduce una lógica de servicio público que había estado ausente en la regulación del transporte público limeño. No obstante, subsisten limitaciones en su diseño institucional, entre las cuales destacan las siguientes:

- Excesiva preponderancia de representantes del gobierno central en el Consejo Directivo y dependencia institucional frente al Ministerio de Transportes.
- Escasa participación de la sociedad civil en los foros de toma de decisiones.
- En tanto no se implante el régimen laboral de servicio civil, no existen garantías suficientes de que el personal de la entidad sea seleccionado mediante procesos de evaluación objetivos y estandarizados ni cuenta con grado suficiente de estabilidad laboral, lo cual puede comprometer la autonomía de la entidad.
- Subsiste desarticulación entre políticas de movilidad urbana y las de otros sectores con las que debería mantener vínculos, particularmente, la regulación de usos del suelo. Dicha omisión resulta especialmente preocupante en tanto que la ATU se ha creado sin contarse con un Plan Urbanístico vigente de alcance metropolitano para Lima.

En relación a la desarticulación entre políticas de movilidad y regulación de usos del suelo, se ha determinado que la misma resulta una limitación común a las tres autoridades de transporte analizadas, ninguna de las cuales interviene de forma relevante en la planificación urbanística.

Inclusive el CRTM de Madrid, que emite informes técnicos no vinculantes sobre planes urbanísticos y determinadas operaciones, no ha llegado a ser un actor relevante en el ciclo de dichas políticas públicas. Se trata de una debilidad significativa del diseño institucional, ya que los fenómenos de urbanización dispersa comunes a las áreas metropolitanas analizadas (agravadas en el caso de Lima por su carácter predominantemente informal) contribuyen significativamente a los fenómenos de motorización y dificultan que el transporte público resulte una alternativa de movilidad competitiva frente al vehículo particular.

En tal sentido, el presente estudio comparativo evidencia que incluso una política de movilidad exitosa en la provisión de servicios de transporte público de alta calidad y cobertura tiene resultados limitados, desde la perspectiva de la sostenibilidad, cuando la misma carece de articulación con la regulación de los usos del suelo. De no superarse enfoques sectoriales en relación a dichos ámbitos, se mantendrá la retroalimentación entre los patrones de crecimiento urbano disperso o desequilibrado y la motorización. En este escenario, las actuaciones de la autoridad competente sobre la movilidad se ven limitadas a intentar garantizar la provisión de servicios de transporte público, a elevados costes, a la población de áreas residenciales de baja densidad, crecientemente alejadas de las zonas que concentran empleo y servicio, en lugar de propiciar condiciones urbanísticas (tales como una mayor mezcla de usos del suelo) que reduzcan la necesidad de viajes motorizados.

En vista de dicha constatación, entre los ajustes del diseño institucional de la ATU que contribuirían a que sus actuaciones resulten eficaces en la implantación de un modelo de movilidad urbana sostenible en la capital peruana, se destaca la necesidad de que la ATU sea incluida como un actor en la regulación de los usos del suelo, dada su incidencia sobre los patrones de movilidad urbana. Asimismo, las acciones de la ATU deberían darse en el marco de la aprobación de un Plan Urbanístico para el área metropolitana de Lima y Callao, dentro del cual han de enmarcarse las actuaciones sobre la movilidad urbana.

Se concluye, en base al análisis del diseño institucional de la ATU y al estudio comparativo, que la creación de la autoridad de transporte para Lima y Callao supone un avance en el modelo de gobernanza de la movilidad metropolitana de la capital peruana, en tanto que reducirá la fragmentación de competencias que ha dificultado los esfuerzos por reorganizar e integrar los servicios de transporte público, pero que hacen falta ajustes en el marco legal de la entidad. Dichas modificaciones deben orientarse a articular las actuaciones de la ATU en el contexto de la planificación integral de la problemática metropolitana limeña, que debe estar dotada de legitimidad democrática e instancias efectivas de participación del conjunto de actores de estatales y no estatales relevantes en la toma de decisiones. En particular, se necesita avanzar hacia un enfoque territorial antes que sectorial en las políticas urbanas de Lima, las cuales deben tener en cuenta la retroalimentación entre los patrones de movilidad urbana y los usos del suelo.

Referencias bibliográficas

ALEGRE, M. (2010) *Todos somos peatones: un enfoque de derechos para el tratamiento de la movilidad urbana en Lima*. Tesis de Maestría. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú – Escuela de Graduados (Mención: Derechos Humanos)

ALEGRE, M. (2016) *Transporte urbano: ¿cómo resolver la movilidad en Lima y Callao?* Lima: Consorcio de Investigación Económica y Social.

ASAMBLEA DE MADRID (1985) *Ley 5/1985, de 16 de mayo, de creación del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid*. Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, 26 de mayo de 1985, N° 124.

ASAMBLEA DE MADRID (1999) *Ley 11/1999, de 29 de abril, de la Cámara de Cuentas de la Comunidad de Madrid*. Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid. Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, 13 de mayo de 1999, N° 112.

AVELLANEDA, P. (2007) *Movilidad, pobreza y exclusión social. Un estudio de caso en la ciudad de Lima*. Tesis de doctorado. Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona – Facultat de Geografia

BETANCUR, N. (2013) “Gobernanza y diseño institucional. Marco conceptual y análisis de caso (Regulación y gobierno del sistema educativo en Uruguay)” *Revista Internacional de Investigación en Ciencias Sociales*, 9 (1), 119-143.

BIELICH, C. (2008) *La guerra del centavo*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.

BRUNDTLAND, G. H. (1987) *Informe de la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (Comisión Brundtland) Nuestro Futuro Común*. New York: Organización de las Naciones Unidas.

CERVERO, R. (1998) *The Transit Metropolis: A Global Inquiry*. Washington: Island Press

COMISIÓN EUROPEA (2001) *La gobernanza europea. Un libro blanco*. Bruselas: Comisión Europea.

CONGRESO NACIONAL DE CHILE (2008) *Ley N° 20285, Ley sobre acceso a la información pública*. Diario Oficial de la República de Chile, 20 de agosto de 2008.

CONGRESO NACIONAL DE CHILE (1952) *Ley N° 10336, Ley de Organización y Atribuciones de la Contraloría General de la República*. Diario Oficial de la República de Chile, 29 de mayo de 1952.

CONGRESO NACIONAL DE CHILE (2008) *Ley N° 20285, Ley sobre acceso a la información pública*. Diario Oficial de la República de Chile, 20 de agosto de 2008.

CONGRESO NACIONAL DE CHILE (2009) *Ley N° 20378, ley que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros*. Diario oficial de la república de Chile, 05 de septiembre de 2009.

CONGRESO NACIONAL DE CHILE (2014) *Ley N° 20730, Ley del Lobby*. Diario Oficial de la República de Chile, 8 de marzo de 2014.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ (2002) *Ley N° 27785, Ley Orgánica Del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República*. Diario Oficial El Peruano, 23 de julio de 2002.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ (2002) *Ley N° 27806, Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública*. Diario Oficial El Peruano, 3 de agosto de 2002.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ (2013) *Ley N° 30057, Ley del servicio civil*. Diario Oficial El Peruano, 4 de julio de 2013.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ (2014) *Ley N° 30167, Ley que modifica el Decreto Legislativo 1012, que aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público-Privadas para la generación de empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada*. Diario Oficial El Peruano, 2 de marzo de 2014.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ (2018) *Ley N° 30900, Ley que crea la autoridad de transporte urbano para LIMA y Callao (ATU)*. Diario Oficial El Peruano, 28 de diciembre de 2018

CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID – CRTM (2007) *Buenas prácticas de Transporte Público en Europa y América Latina: Conclusiones del proyecto europeo PROMOTEO*. Madrid: Consorcio Regional de Transportes de Madrid

CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID – CRTM (2013) *Madrid, referente mundial. El Sistema de Transporte Público en la Comunidad de Madrid*. Madrid: Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE Madrid – CRTM (2016) *Informe Anual 2015*. Madrid: Consorcio Regional de Transportes de Madrid

- CORTES GENERALES DE ESPAÑA (2013) *Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno*. Boletín Oficial del Estado, de 10 de diciembre, N° 295.
- DE MATTOS, C.A. (1999) “Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo” *EURE*, 25(76), 29-56.
- DE MATTOS, C.A., FUENTES, L., y LINK, F. (2014) “Tendencias recientes del crecimiento metropolitano en Santiago de Chile: ¿Hacia una nueva geografía urbana?” *Revista INVI*, 29 (81), 193-219.
- DE GREGORIO, S. (2013) *Políticas desarrolladas en España por la administración general del Estado, las comunidades autónomas y las ciudades en el ámbito de la movilidad urbana sostenible desde la perspectiva de la gobernanza, durante el período 2004-2011*. Informe técnico para el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX). Madrid: Ministerio de Fomento.
- DE GREGORIO, S. (2014) “La acción del nivel autonómico en el ámbito de la movilidad urbana y metropolitana en España durante el período 2004-2011. Una revisión desde la perspectiva de la gobernanza multinivel” *ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno*, 9 (25) 69-102
- DEXTRE, J.C y AVELLANEDA, P. (2014) *Movilidad en zonas urbanas*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- DIRECTORIO DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO (2018) *Informe de gestión 2017*. Santiago de Chile: Directorio de Transporte Público Metropolitano
- FIGUEROA, O. (2007) “Transantiago: gobernabilidad e institucionalidad” *EURE*, 33 (100), 165-171.
- GARCÍA, J.C. y GUTIÉRREZ, J. (2007) “Pautas de la movilidad en el área metropolitana de Madrid” *Cuadernos de Geografía* (81-82), 7-30
- GOBIERNO DE CHILE (2000) *Plan de Transporte Urbano para la ciudad de Santiago 2000-2010*. Santiago de Chile: Secretaría de Planificación de Transporte.
- GOBIERNO DE CHILE (2013) *Instructivo Presidencial N° 2 del 16 de abril de 2013, que modifica el Instructivo Presidencial N°001, de fecha 07 de abril de 2003, que crea el Comité de Ministros para el Transporte Urbano en la Ciudad de Santiago*
- HERCE, M. (2009) *Sobre la movilidad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Barcelona: Reverté.
- HERRERA, A. y RAZMILIC, S. (2016) “Moverse en Santiago hoy: ¿Qué ha cambiado en los últimos años?” *Puntos de Referencia* (449), 1-15.
- HOLUIGUE, C. (2011) *Institucionalidad y transporte público urbano: Santiago de Chile y Medellín, Colombia*. Santiago de Chile: CEPAL.
- MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA (1992) *Plan de Desarrollo de la Región Lima Metropolitana de 1990-2010*. Lima: Instituto Metropolitano de Planificación.
- METROPOLITANA DE LIMA - IMP-MML (2014) *Plan Metropolitano de Desarrollo Urbano de Lima y Callao al 2035*. Lima: Instituto Metropolitano de Planificación.
- JARA, M.; VÁSQUEZ, J. (2012) “El Servicio de Transporte Público Urbano de personas: libre mercado y regulación” *Revista de Derecho Administrativo*, 6 (12), 309-322.
- KUMAR, A. y AGARWAL, O.P. (2013) *Institutional labyrinth. Designing a way out for improving urban transport services: Lessons from current practice*. Washington, DC: World Bank Group.
- LAMIQUIZ, P.; POZUETA, J; BENITO, M. y GONZALEZ, J. (2017) “Desarrollos urbanos y transporte público ferroviario. El caso de la región metropolitana de Madrid: TODS, TADS y TJDs” *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, planejament*, 2017 (59) 58-76

LE GALÉS, P. (2001) “Quali interessi privati nelle città europee?” Bagnasco A. A. Le Galès (eds.) *Le città nell'Europa contemporanea*. Napoli: Liguori Editori, 249-275

LIMA CÓMO VAMOS (2018) *VIII Informe de percepción sobre calidad de vida en Lima y Callao*. Lima: Lima Cómo Vamos.

LIZÁRRAGA, C. (2006) “Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI” *Economía, Sociedad y Territorio* 6, (22), 283-321

LÓPEZ DE LUCIO, R. (2007) “Una movilidad desbocada: en torno a los resultados de la Encuesta de Movilidad de 2004 en la Comunidad de Madrid” *Urban* (12), 156-160.

LUPANO, J Y R. SÁNCHEZ (2008) *Políticas de movilidad urbana e infraestructura urbana de transporte*. Santiago de Chile: Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina (CEPAL)

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES DEL PERÚ – MTC (2016) *Autoridad de transporte urbano para Lima y el Callao. Propuesta Conceptual*. Lima: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

PARDO, C.F. (2009) *Los cambios en los sistemas integrados de transporte masivo en las principales ciudades de América Latina*. Santiago de Chile: Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina (CEPAL).

POOLE FULLER, E. (2016) *Rectificando las fallas del mercado: balance del proceso de implementación en Lima del sistema integrado de transporte (SIT) y propuestas para su perfeccionamiento bajo un régimen de servicio público*. Tesis de grado. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú – Facultad de Derecho.

POOLE FULLER, E. (2017) “¿Hacia una movilidad sustentable? Desafíos de las políticas de reordenamiento del transporte público en Latinoamérica. El caso de Lima” *Letras Verdes* (21), 4-31.

POZUETA, J. y LAMÍQUIZ, P. (2009) *La ciudad paseable*. Madrid: Ministerio de Fomento.

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ (1991) *Decreto Legislativo N° 651. Establecen la libre competencia en las tarifas de servicio público de transporte urbano e interurbano de pasajeros en todo el país*. Diario Oficial El Peruano, 25 de julio de 1991.

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ (2017) *Decreto Legislativo N° 1353. Decreto Legislativo que crea la Autoridad Nacional de Transparencia y Acceso a la Información Pública, fortalece el régimen de protección de Datos personales y la regulación de la Gestión de Intereses*. Diario Oficial El Peruano, 7 de enero de 2017.

RAMÍREZ, I. (2017) “La liberalización del transporte público y su influencia en el desarrollo urbano de las centralidades interdistritales de los sectores norte, este y sur de lima metropolitana 1990-2010” *Territorios en formación* (12), 113-128

RIOFRÍO, G. (1991) *Producir la ciudad (popular) de los '90. Entre el mercado y el Estado*. Lima: Centro de Promoción y Desarrollo (DESCO)

RUIZ, J. (1999) *La transformación de la infraestructura de transporte. En: Madrid. La transformación de la ciudad en veinte años de ayuntamientos democráticos*. López de Lucio, R. (ed.), 95-130. Madrid: Ayuntamiento de Madrid.

ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE SISTEMAS INTEGRADOS PARA LA MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE – SIMUS (2014) *Declaración de Lima: Libro Blanco de la Movilidad sostenible de América Latina*. Disponible en <http://www.SIMUSonline.org/downloads/libro-blanco-de-la-m-55ce268d461b8.pdf>

STIGLICH, M. (2018) “Sobre la Autoridad de Transporte Urbano” *Lugares Comunes. Ciudades, planificación, política*. Disponible en: <https://comunelugares.wordpress.com/2018/09/25/sobre-la-autoridad-de-transporte-urbano/>. Fecha de consulta: 22-11-2018.

SUBIRATS, J. (2010) Si la respuesta es gobernanza ¿cuál es la pregunta? Factores de cambio en la política y en las políticas. *Ekonomiaz*, 74, 16-35.

SUZUKI, H.; CERVERO, R. y IUCHI, K. (2013) *Transforming Cities with Transit: Transit and Land Use Integration for Sustainable Urban Development*. Washington: World Bank.

VEGA CENTENO, J.P; DEXTRE, J.C. y ALEGRE, M. (2011) “Inequidad y fragmentación: movilidad y sistemas de transporte en Lima Metropolitana”. En: Lima_Santiago. *Reestructuración y cambio metropolitano*. 289-328. De Mattos, C.; Ludeña, W., (eds.) Lima y Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica del Perú y Universidad Católica de Chile.

WEAVER, R. y ROCKMAN, K. (1993) “When and how do institutions matter?” En: Weaver, R. y K. Rockman (eds.). *Do institutions matter? Government capabilities in the United States and abroad*. Washington: The Brookings Institution.

Anexos

ANEXO I. Tabla comparativa de indicadores del diseño institucional de la Autoridad de Transporte Urbano (ATU) propuesta para Lima con los de las autoridades de transporte público de Madrid y Santiago de Chile.

Fuente: elaboración propia

	Lima (ATU)	Madrid (CRTM)	Santiago de Chile (DTPM)
Fundamento legal	Ley del Congreso	Ley 5/1985 de la Asamblea de Madrid.	Instructivo Presidencial N° 2-2013 (sin rango legal).
Adscripción institucional	Gobierno Central (Ministerio de Transportes y Comunicaciones)	Gobierno regional de Madrid (Consejería de Transportes y Obras Públicas)	Gobierno Central (Programa presupuestal del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones)
Ámbito territorial	Conjunto del territorio de la Municipalidad Metropolitana de Lima y la Municipalidad Provincial del Callao. Posibilidad de ampliarse a otros municipios que se conurben al área metropolitana de Lima.	Conjunto del territorio de la Comunidad de Madrid y ayuntamientos del territorio de las comunidades de Castilla y León y Castilla La Mancha funcionalmente integrados al área metropolitana de Madrid.	Gran Santiago (territorio de la Provincia de Santiago y municipios de San Bernardo y Puente Alto).
Competencias y funciones	Competencias sobre el conjunto del transporte público y servicios de transporte terrestre. Funciones: a) Planificación de las infraestructuras y servicios de transporte público; b) definición de un sistema tarifario integrado para el transporte público; c) regulación de los servicios de transporte terrestre; d) supervisión de los operadores del servicio; e) licitación y entrega en concesión de servicios de transporte público; f) emisión de disposiciones para integración de centros de control de tránsito; g) emisión de informe técnico vinculante sobre proyectos	Competencias sobre el transporte público. Funciones: a) Planificación de las infraestructuras y servicios de transporte público; b) definición de un sistema tarifario integrado para el transporte público; c) establecer un marco estable para financiación del transporte público; d) supervisión de la gestión económica de operadores del transporte público. Emite informe técnico en procesos de aprobación de planes urbanísticos.	Organismo con pocas competencias y funciones en el ámbito del transporte público (Ministerio conserva mayoría de competencias sobre transporte público) Funciones: a) coordinación de las administraciones responsables sobre el transporte público; b) asesoramiento al Ministerio de Transportes y Comunicaciones en relación al transporte público de Santiago; c) supervisión de los operadores del servicio; d) atención a los usuarios. No contempla funciones vinculadas a regulación de usos del suelo.

	<p>de infraestructura vial; h) planificación de servicios de transporte logístico.</p> <p>No contempla funciones vinculadas a regulación de usos del suelo.</p>		
<p>Mecanismos de concertación entre actores institucionales (horizontales y verticales)</p>	<p>Consejo Directivo con representación mayoritaria del gobierno central.</p>	<p>Consejo de Administración (participación de todas las administraciones representadas en el CRTM y de actores de la sociedad civil, responsable de la conducción política de la entidad; ningún actor ostenta mayoría en el Consejo)</p> <p>Representante de la Comunidad de Madrid (Consejero/a de Transporte y Obras Públicas) preside Consejo de Administración.</p> <p>Comisión delegada (responsable de los aspectos más ejecutivos)</p>	<p>Directorio de la entidad, presidido por el Ministro de Transportes y Comunicaciones.</p> <p>Todos los representantes en el Directorio del DTPM representan al gobierno central.</p>
<p>Mecanismos de participación de actores no estatales</p>	<p>Comisión consultiva con participación de representantes de usuarios del transporte público, academia y empresas de transporte público.</p>	<p>Participación de actores no estatales (sindicatos, empresarios y asociación de consumidores) en el Consejo de Administración (25 % de delegados).</p>	<p>Participación de representantes de la sociedad civil y municipios en el Consejo Consultivo Asesor de Estrategia y Planificación, creado en 2015.</p> <p>Mecanismos informales de consultas a la población y a actores empresariales</p>
<p>Financiación</p>	<p>Contempla subsidios (no precisa política de financiación).</p> <p>Sujeto a política de gasto del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.</p>	<p>Contempla subsidios (cubren 50% de los costes del sistema de transportes). Financiación principalmente (99%) procedente de subvenciones e ingresos tarifarios.</p> <p>Subvenciones procedentes mayoritariamente de la Comunidad de Madrid (75.6% 2015)</p> <p>CRTM distribuye subvenciones a los operadores del sistema de transporte público.</p>	<p>Sistema de transporte público de Santiago cuenta con subvenciones desde 2009. Éstas cubrieron en 2017 el 46% de los costes del sistema.</p> <p>Subvenciones cuentan con base legal (Ley 20378, de 2009).</p> <p>DTPM no administra entrega de subvenciones a operadores del transporte público.</p>

<p>Dotación institucional</p>	<p>No contempla distinción entre conducción gerencial y política. Se unifican en la Presidencia Ejecutiva, cuya designación corresponde a gobierno central (Ministerio de Transportes y Presidencia de la República)</p> <p>Presidencia Ejecutiva designa a todo el personal directivo.</p> <p>Fusión con entidades preexistentes del gobierno central y de los municipios de Lima y Callao con competencias sobre el transporte público (personal procederá mayoritariamente de dichas entidades)</p> <p>Régimen laboral de servicio civil, pudiendo, mientras se implanta dicho régimen en las administraciones públicas peruanas, reclutar personal mediante Contratos Administrativos de Servicios - CAS (empleo precario y sin criterios uniformes y objetivos de selección).</p>	<p>Director gerente (responsable de aspectos gerenciales)</p> <p>Plantilla de 140 funcionarios, dedicada principalmente a funciones técnicas (mayoría de personal del sistema de transporte público trabaja para las empresas operadoras)</p> <p>Personal bajo régimen laboral general y funcional, con estabilidad en el empleo.</p> <p>Selección de personal mediante procesos de oposiciones y concursos-oposiciones (selección basada en criterios objetivos y méritos)</p> <p>Con la excepción del Director Gerente, el CRTM se compone de personal técnico y de funcionarios de carrera.</p>	<p>Conducción gerencial de DTPM corresponde a la Secretaría Ejecutiva, diferenciada del Directorio de la entidad (a cargo de la conducción política).</p> <p>Plantilla de 160 personas.</p> <p>Personal del DTPM carece de estabilidad laboral y no existen procedimientos estandarizados de selección de personal.</p> <p>Personal directivo del DTPM es reemplazado por cambios de gobierno. Resto de personal cuenta, en la práctica, con mayor estabilidad.</p>
<p>Mecanismos de rendición de cuentas y transparencia</p>	<p>Sujeto a las obligaciones sobre transparencia y acceso a la información pública para las administraciones públicas peruanas fijadas en la Ley 27806 y el Decreto Legislativo 1355</p> <p>Sujeto a control sobre gestión de recursos por parte de la Contraloría General de la República.</p> <p>Oficina de control interno.</p> <p>ATU debe informar anualmente a la Comisión de Transportes del Congreso sobre sus actuaciones.</p>	<p>Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno (exige a entidades públicas mecanismos de publicidad activa).</p> <p>Auditorías anuales por parte de la Cámara de Cuentas de Madrid y empresas auditoras, en el marco de la aprobación del balance económico y anteproyecto de presupuesto del CRTM.</p> <p>Presentaciones ante Asamblea de Madrid del Consejero de Transportes y Obras Públicas de la Comunidad de Madrid y de Director Gerente del CRTM para informar de su gestión. Dichas presentaciones no tienen una periodicidad legalmente establecida.</p> <p>Emisión del Informe Anual de la entidad.</p>	<p>Sujeto a las obligaciones sobre transparencia y acceso a la información pública para las administraciones públicas chilenas fijadas en las Leyes N° 20285 (sobre acceso a la información pública) y N° 20730 (sobre lobbies)</p> <p>Sujeto a control sobre gestión de recursos y legalidad de sus actuaciones por parte de la Contraloría General de la República.</p> <p>Presentaciones ante el Congreso del Ministro de Transportes y Comunicaciones (quien preside Directorio del DTPM) para informar sobre situación del transporte público de Santiago. Dichas presentaciones no tienen una periodicidad legalmente establecida.</p> <p>Emisión del Informe Anual de la entidad</p>