CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
01 OCT. 2024
RECIBIDO
Hora: 4:12

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Lima, 30 de setiembre de 2024

OFICIO Nº 278 -2024 -PR

Señor
EDUARDO SALHUANA CAVIDES
Presidente del Congreso de la República
Presente. -

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 104º de la Constitución Política del Perú, con la finalidad de comunicarle que, al amparo de las facultades legislativas delegadas al Poder Ejecutivo mediante Ley N° 32089, y con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, se ha promulgado el Decreto Legislativo N°1678, Decreto Legislativo que garantiza la continuidad del servicio público de transporte terrestre regular de personas que se presta en los corredores complementarios del sistema integrado de transporte de Lima y Callao.

Sin otro particular, hacemos propicia la oportunidad para renovarle los sentimientos de nuestra consideración.

DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA
Presidenta de la República

GUSTAVO LINO ADRIANZEN OLAYA
Presidente del Consejo de Ministros

REPÚBLICA DEL PERÚ

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

MAGALY VIRGINIA VILLAFUERTE FALCON
SECRETARIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

DECRETO LEGISLATIVO

N° 1678

LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

Que, mediante Ley N° 32089, Ley que delega en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar en materias de reactivación económica, simplificación y calidad regulatoria, actividad empresarial del Estado, seguridad ciudadana y defensa nacional, el Congreso de la República delega en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar, entre otros, en materia de fortalecimiento, simplificación y calidad regulatoria en materia de inversión pública, privada y público-privada, y gestión de servicios públicos, por el plazo de noventa (90) días calendario, contados a partir de la entrada en vigor de ley referida;

Que, el subnumeral 2.1.22 del numeral 2.1 del artículo 2 del citado dispositivo legal, establece que el Poder Ejecutivo está facultado para legislar en materia de fortalecimiento, simplificación y calidad regulatoria en materia de inversión pública, privada y público-privada, y gestión de servicios públicos, a fin de garantizar la continuidad del servicio público de transporte terrestre regular de personas que se presta en los corredores complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, sin afectar términos contractuales, salvo acuerdo de partes;

VICEMINISTRO DE TRANSPORTES V°B° VMT

Que, se advierte la necesidad de aprobar disposiciones que garanticen la continuidad del servicio público de transporte terrestre regular de personas que prestan las concesiones de corredores complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, cuya sostenibilidad económica y financiera viene siendo afectada, entre otros factores, por la informalidad en el transporte, y de cual la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) es parte concedente, en virtud a las adendas de cesión de posición contractual, mediante las cuales el Instituto Metropolitano Protransporte de Lima (Protransporte) cedió su posición contractual en calidad de Concedente a favor de la ATU, en el marco de la Duodécima Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU);

Of. Gral. de Planeamiento y Presupuesto MTC

Que, con la finalidad de lograr una solución integral y sostenible ante el problema antes indicado, resulta necesario habilitar a la ATU a negociar, acordar y suscribir con las empresas concesionarias, adendas de modificación a los referidos Contratos de Concesión de los Corredores Complementarios, empleando mecanismos de sostenibilidad económico financiera en dichos contratos, privilegiando en todo momento el interés de los usuarios y el uso eficaz y eficiente de los recursos públicos con la finalidad de garantizar la continuidad del servicio público de transporte terrestre regular

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA - MTC

Dir. Gral. de Políticas y Regulación en Transp. Multimodal DIRECTOR GENERAL MTC

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
MAGALY VIRGINIA VILLAFUERTE FALCON
CONSEJO DE MINISTROS

REPÚBLICA DEL PERÚ

de personas que se presta en los corredores complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao;

Que, en virtud del numeral 18 del inciso 28.1 del artículo 28 del Reglamento que desarrolla el Marco Institucional que rige el Proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria y establece los Lineamientos Generales para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio (AIR) Ex Ante, aprobado por el Decreto Supremo N° 063-2021-PCM, el presente Decreto Legislativo se considera excluido del alcance del AIR Ex Ante, al encontrarse fuera de los supuestos establecidos en el numeral 10.1 del artículo 10 del referido Reglamento, conforme lo ha señalado la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria (CMCR) de la Presidencia del Consejo de Ministros;

De conformidad con lo establecido en el artículo 104 de la Constitución Política del Perú; y, en el ejercicio de las facultades delegadas en el subnumeral 2.1.22 del numeral 2.1 del artículo 2 de la Ley N° 32089, Ley que delega en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar en materias de reactivación económica, simplificación y calidad regulatoria, actividad empresarial del Estado, seguridad ciudadana y defensa nacional;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros; y,

Con cargo a dar cuenta al Congreso de la República;

Ha dado el Decreto Legislativo siguiente

VICEMINISTRO DE TRANSPORTES V°B° VMT

DECRETO LEGISLATIVO QUE GARANTIZA LA CONTINUIDAD DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE REGULAR DE PERSONAS QUE SE PRESTA EN LOS CORREDORES COMPLEMENTARIOS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DE LIMA Y CALLAO

Artículo 1.- Objeto

El presente Decreto Legislativo tiene por objeto establecer medidas que garanticen la continuidad del servicio público de transporte terrestre regular de personas que se presta en los Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, así como la sostenibilidad económica y financiera de los contratos de concesión de dichos corredores.

Artículo 2.- Modificación del literal o) del artículo 6 de la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)

Modificar el literal o) del artículo 6 de la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), el cual queda redactado conforme al siguiente texto:

"*Artículo 6. Funciones de la ATU*

La ATU, dentro del ámbito de su competencia, ejerce las siguientes funciones:

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA MTC

Dir. Gral. de Políticas y Regulación en Transp. Multimodal DIRECTOR GENERAL MTC

REPÚBLICA DEL PERÚ

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

MAGALY VIRGINIA VILLAFUERTE FALCON
SECRETARIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

(...)
o. ***Ejercer el rol de entidad pública titular de proyecto de asociación público privada, lo que incluye*** *supervisar y fiscalizar el cumplimiento de los contratos de concesión que haya celebrado, sin perjuicio de las competencias a cargo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público;* ***así como participar en las controversias, evaluar, determinar, suscribir y ejecutar acuerdos de pago de obligaciones, incluso de indemnizaciones, derivadas de acuerdos de trato directo conforme a lo establecido en los respectivos contratos y el marco legal vigente.***"

Artículo 3.- Incorporación del literal l) al artículo 4, el Capítulo V y el segundo párrafo en la Segunda Disposición Complementaria Final a la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)

Incorporar el literal l) al artículo 4, el Capítulo V y el segundo párrafo en la Segunda Disposición Complementaria Final a la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)

VICEMINISTRO DE TRANSPORTES V°B° VMT

"*Artículo 4. Definiciones y referencias*
Para los efectos de la aplicación de la presente ley, se tienen en cuenta las siguientes definiciones y referencias:
(...)

l. Plan de Contabilidad Regulatoria: Instrumento técnico normativo que tiene por objetivo establecer los parámetros de registro de la información contable de las entidades prestadoras del servicio público de transporte terrestre de personas a través de concesiones, con fines de fijación, revisión y modificación de tarifas, determinación de subsidios, entre otros."

"Capítulo V: POLÍTICA REGULATORIA EN LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN

Artículo 19. Plan de Contabilidad Regulatoria

19.1 El Plan de Contabilidad Regulatoria es elaborado por la unidad de organización especializada en regulación económica y aprobado por Consejo Directivo a propuesta del Presidente Ejecutivo de la ATU.

19.2 El Plan de Contabilidad Regulatoria prevé como mínimo el registro y acreditación de los costos de operación (incluyendo costos laborales directos e indirectos), los costos de mantenimiento, los costos de financiamiento del capital de trabajo y del endeudamiento de largo plazo, la depreciación, los impuestos directos e indirectos y la remuneración sobre el costo del capital invertido (costo de

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA - MTC

DIRECTOR GENERAL - MTC

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
MAGALY VIRGINIA VILLAFUERTE FALCON
SECRETARIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

REPÚBLICA DEL PERÚ

oportunidad del patrimonio invertido) en el servicio público de transporte regular de personas bajo la modalidad de concesión.

19.3 La ATU aprueba los procedimientos, plazos y medios en que los concesionarios presentan y mantienen una contabilidad regulatoria con cuentas separadas con relación a los servicios prestados y cuentas consolidadas respecto al negocio en su totalidad, observando el secreto bancario. Con fines de acreditación de la información que sustenta la contabilidad regulatoria, la ATU tiene la facultad de exigir a los concesionarios la exhibición y/o presentación de todo tipo de documentos que sustenten ingresos, costos y gastos, así como solicitar información referida a la organización, los negocios, el accionariado y la estructura de propiedad de los mismos.

Artículo 20. Régimen tarifario

20.1 La ATU establece los lineamientos aplicables para el ejercicio de las funciones establecidas en el inciso t) del artículo 6 y en la Segunda Disposición Complementaria Final de la presente norma.

VICEMINISTRO DE TRANSPORTES V°B° VMT

Para tal efecto se utiliza la información financiera auditada semestralmente, en el marco del Plan de Contabilidad Regulatoria aprobado por la ATU.

20.2 La ATU puede establecer parámetros de eficiencia sólo en la determinación de los costos de operación y mantenimiento.

20.3 Para efectos de la remuneración de la inversión, la ATU determina la base de activos a ser remunerados (BAR) establecidos en la fijación de la tarifa; o los BAR incorporados en las revisiones tarifarias futuras, como consecuencia de inversiones futuras.

Artículo 21. Controversias en materia de regulación económica

21.1 Las decisiones respecto a la fijación, revisión y modificación de las tarifas del servicio público de transporte terrestre regular de personas no están sujetas a trato directo ni arbitraje; sin embargo, pueden ser impugnadas a través del proceso contencioso administrativo.

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA - MTC -

21.2 Tratándose de supuestos distintos a los establecidos en el párrafo precedente, los mecanismos de solución de controversias son trato directo y arbitraje.

DIRECTOR GENERAL - MTC -

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

MAGALY VIRGINIA VILLAFUERTE FALCON
SECRETARIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

21.3 Los tribunales arbitrales que resuelvan las controversias en materia de regulación económica son conformados por especialistas que cumplan con los requisitos establecidos en el Reglamento de la presente norma."

"*DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES*
(...)
SEGUNDA. Política de subsidios
Con el propósito de garantizar la sostenibilidad de los servicios de transporte terrestre de personas que se orienten hacia la movilidad dentro de un Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas aprobarán, en el plazo de noventa días calendario desde la entrada en vigencia de la presente ley, las políticas y planes de subsidio a favor de estos servicios, privilegiando a los sectores más vulnerables de la colectividad.

Los contratos de concesión y las modificaciones contractuales son acordes con los objetivos de la Política de Subsidios del Transporte Urbano de Pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao; dicha política se desarrolla sobre la base de costos a valor de mercado."

Artículo 4.- Evaluación de los Contratos de Concesión de los Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao

4.1 Autorizar a la ATU para negociar y acordar modificaciones a los contratos de concesión de los Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, que incorporen una solución integral a la problemática existente y garanticen la continuidad del servicio, el Valor por Dinero y la sostenibilidad económica y financiera de dichos contratos.

4.2 La ATU sustenta, luego de un análisis costo-beneficio de escenarios, que la opción elegida y plasmada en la propuesta de modificación contractual es la más beneficiosa para los intereses del Estado y de los usuarios de los Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao.

4.3 Como parte de las modificaciones contractuales propuestas, las partes pueden redistribuir riesgos y modificar parámetros económico-financieros, incluyendo tarifas y/o subsidios, entre otros aspectos, con la finalidad de lograr la sostenibilidad económica y financiera del respectivo contrato.

4.4 Sin perjuicio de las demás competencias del Ministerio de Economía y Finanzas a las que se refiere el numeral 5.6 del artículo 5 del TUO del Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, para la evaluación del

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
MAGALY VIRGINIA VILLAFUERTE FALCON
SECRETARIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

REPÚBLICA DEL PERÚ

equilibrio económico financiero no resulta aplicable el numeral 58.1 del artículo 58 del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1362 Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 195-2023-EF, respecto a dicha materia.

4.5 En todo lo no regulado en la presente disposición son aplicables las disposiciones del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1362 Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 195-2023-EF y su Reglamento.

4.6 La Contraloría General de la República efectúa el control concurrente de las acciones y la eventual suscripción de modificaciones contractuales que se realicen al amparo de la presente norma, en el marco de la Ley N° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República y sus modificatorias.

VICEMINISTRO DE TRANSPORTES V°B° VMT

Artículo 5.- Promoción de la profesionalización de nuevos conductores y lucha contra la informalidad

La ATU, en concordancia con los lineamientos de política que apruebe el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprueba planes y programas para la reducción de la competencia desleal a la prestación del servicio público de transporte terrestre regular de personas.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, promueve, en forma gradual y de manera progresiva la profesionalización de nuevos conductores para la prestación del servicio público de transporte de personas; como parte de dichos mecanismos se aprueban regímenes temporales para la promoción de la profesionalización de conductores.

Artículo 6.- Financiamiento

Lo dispuesto en el presente Decreto Legislativo se financia con cargo al presupuesto institucional y en función a la capacidad presupuestal de la ATU.

Artículo 7.- Refrendo

El presente Decreto Legislativo es refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros, el Ministro de Economía y Finanzas y el Ministro de Transportes y Comunicaciones.

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA - MTC

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA.- Autorización excepcional para suscripción de acuerdos

Autorizar excepcionalmente a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao para que de manera extraordinaria evalúe, determine y suscriba acuerdos

DIRECTOR GENERAL

REPÚBLICA DEL PERÚ

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

MAGALY VIRGINIA VILLAFUERTE FALCON
SECRETARIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

complementarios para el pago de indemnizaciones vinculadas a la ejecución de los contratos de concesión de Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao.

La ATU es responsable de sustentar, mediante un análisis costo beneficio, la conveniencia de los acuerdos que adopte, para lo cual evalúa las alternativas de solución a las controversias en trámite y la posibilidad de éxito, prefiriendo aquellas que garanticen la continuidad del servicio y la implementación de soluciones en un plazo razonable.

Los acuerdos son suscritos por la ATU a través de su Presidente Ejecutivo, quien puede ratificar acuerdos adoptados con anterioridad, siempre que se refieran a controversias surgidas dentro de los últimos doce (12) meses de promulgada la presente norma y se cumpla lo establecido en la presente disposición.

Lo dispuesto en la presente disposición tiene vigencia hasta la suscripción de los acuerdos de modificación contractual en virtud de lo previsto en el artículo 4 de la presente norma.

SEGUNDA.- Incorporación de mecanismos de sostenibilidad económica financiera

Los mecanismos de sostenibilidad económica financiera previstos en el literal l) del artículo 4, el Capítulo V y en el segundo párrafo de la Segunda Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), solamente son aplicables en caso de que se acuerden como parte de las modificaciones contractuales a los contratos de concesión de los corredores complementarios a los que hace referencia el artículo 4 del presente Decreto Legislativo.

TERCERA.- Promoción de la electromovilidad en corredores complementarios

En el plazo de treinta (30) días hábiles contados a partir del día siguiente de la publicación del presente Decreto Legislativo, la ATU aprueba, mediante Resolución de Presidencia Ejecutiva, el inicio de las acciones necesarias para el desarrollo de corredores complementarios con flota eléctrica, a ser implementada en el plazo máximo de un año de la vigencia de la presente norma, conforme a las necesidades de su Plan Regulador de Rutas y, cuando se trate de Asociaciones Público Privadas, conforme a lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1362. En el mismo instrumento la ATU aprueba un procedimiento especial para otorgamiento de autorizaciones.

CUARTA.- Actualización de la Política de Subsidios del Transporte Urbano de Pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el plazo de noventa (90) días hábiles contados a partir del día siguiente de la publicación del presente Decreto

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

MAGALY VIRGINIA VILLAFUERTE FALCON
SECRETARIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

REPÚBLICA DEL PERÚ

Legislativo, actualiza la Política de Subsidios del Transporte Urbano de Pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao, a efectos de incorporar medidas para la implementación del artículo 4 del presente Decreto Legislativo, así como para asegurar la sostenibilidad económica y financiera de los contratos de concesión de los corredores complementarios.

QUINTA.- Actualización del Reglamento de la ATU y otros instrumentos de gestión

En el plazo de noventa (90) días hábiles contados a partir del día siguiente de la publicación del presente Decreto Legislativo, la ATU presenta al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la propuesta de Decreto Supremo que adecue el Reglamento de la Ley Nº 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) y la propuesta de modificación de su Reglamento de Organización y Funciones, de acuerdo a lo establecido en la presente norma. Asimismo, en el mismo plazo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante resolución ministerial, aprueba los lineamientos de política a los que hace referencia el artículo 5 del presente Decreto Legislativo.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

ÚNICA.- Las disposiciones establecidas en el artículo 4 de la presente norma son aplicables para los contratos de concesión vigentes de los Corredores Complementarios.

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla, dando cuenta al Congreso de la República.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintícinco días del mes de setiembre del año dos mil veinticuatro.

DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA
Presidenta de la República

RAÚL PÉREZ REYES ESPEJO
Ministro de Transportes y Comunicaciones

WALTER ENRIQUE ASTUDILLO CHAVEZ
Ministro de Defensa
Encargado del despacho del
Ministerio de Economía y Finanzas

GUSTAVO LINO ADRIANZÉN OLAYA
Presidente del Consejo de Ministros

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

DECRETO LEGISLATIVO QUE GARANTIZA LA CONTINUIDAD DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE REGULAR DE PERSONAS QUE SE PRESTA EN LOS CORREDORES COMPLEMENTARIOS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DE LIMA Y CALLAO

1. OBJETO Y FINALIDAD DEL DECRETO LEGISLATIVO

1.1. Objeto de la propuesta

El presente Decreto Legislativo tiene por objeto aprobar disposiciones que habiliten a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (en adelante, ATU) a evaluar, negociar y posibilitar la suscripción de adendas de modificación contractual en los contratos de concesión de los corredores complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao (en adelante, SIT).

Asimismo, para el ejercicio de dicha habilitación, se modifica la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, efectuando arreglos institucionales en dicha entidad.

1.2. Finalidad de la propuesta

La finalidad del presente Decreto Legislativo consiste en garantizar la continuidad del servicio público de transporte terrestre regular de personas que se presta en los corredores complementarios del SIT, asegurando su sostenibilidad económica y financiera.

1.3. Antecedentes

El 27 de junio de 2012 se creó el Sistema Integrado de Transporte Público de Lima Metropolitana[1], 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.

En ese marco, con fecha 28 de febrero de 2012, se aprobó el recorrido, entre otros, de cuatro (4) Corredores Complementarios[2]; para posteriormente, a través del Instituto Metropolitano Protransporte de Lima (en adelante, PROTRANSPORTE), suscribir los Contratos de Concesión del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en los cuatro (4) Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte Público de Lima Metropolitana, los cuales se detallan a continuación:

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA MTC

Dir. Gral. de Políticas y Regulación en Transp. Multimodal DIRECTOR GENERAL MTC

[1] Ordenanza Municipal N° 1613, 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.

[2] Acuerdo de Concejo N° 1531

Contratos de Concesión de Servicio Público de Transporte de Pasajeros	Paquetes	Fecha de suscripción del contrato
Corredor Complementario N° 3 Tacna - Garcilaso - Arequipa, con el Consorcio Transporte Arequipa S.A.	Paquetes de Servicios 3.2, 3.4 y 3.5	11 de julio de 2014
Corredor Complementario N° 2 Javier Prado, con el Consorcio Expreso Javier Prado S.A., hoy en día Allin Group - Javier Prado S.A.	Paquetes de Servicios 2.1, 2.4 y 2.5	14 de noviembre de 2014
Corredor Complementario N° 1 Panamericana Norte - Evitamiento - Panamericana Sur, con la empresa Perú Bus Internacional S.A.	Paquetes de Servicio N° 1.6, 1.7, 1.8 y 1.14	30 de diciembre de 2014
Corredor Complementario N°4 San Juan de Lurigancho - Brasil, con los Consorcios Empresarial Futuro Express S.A., Próceres Internacional S.A., Santa Catalina S.A. y Nueva Alternativa S.A.	Paquetes de Servicios 4.2, 4.3, 4.4, 4.6, 4.7, 4.9 y 4.10	12 de octubre de 2015

Ahora bien, con fecha 28 de diciembre de 2018 se pública en el diario oficial "El Peruano" la Ley Nº 30900 que dispone la creación de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) como un organismo técnico especializado adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC), con personería jurídica de derecho público interno y con autonomía administrativa, funcional, económica y financiera, cuyo objetivo es organizar, implementar y gestionar el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao – SIT; estableciéndose, entre otros, la absorción de la Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao – AATE y PROTRANSPORTE, respecto de las cuales asume los derechos, obligaciones, activos, pasivos, situaciones y relaciones jurídicas de dichas instituciones.

En atención a ello, con fecha 16 de octubre de 2019, se publicó en el Diario oficial "El Peruano", la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 34-2019-ATU/PE, mediante la cual se estableció el día 23 de octubre de 2019, como fecha de inicio del ejercicio de las funciones transferidas a la ATU, por parte de la Municipalidad Metropolitana de Lima (ex Gerencia de Transporte Urbano) y la Municipalidad Provincial del Callao (Gerencia General de Transporte Urbano). Adicionalmente, y a través de la Resolución de Presidencia Ejecutiva Nº 127-2020-ATU/PE, publicada el 29 de agosto de 2020, se estableció el día 14 de septiembre de 2020, como fecha de inicio del ejercicio de las funciones transferidas a la ATU, por parte de PROTRANSPORTE.

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA - MTC

Bajo ese contexto, conforme lo establecido en la Duodécima Disposición Complementaria de la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), mediante la suscripción de Adendas de Cesión de Posición Contractual, PROTRANSPORTE cedió su posición contractual en calidad de Concedente a favor de la ATU respecto de las Concesiones del Corredor Segregado de Alta Capacidad – COSAC I y de los Corredores Complementarios.

2. FUNDAMENTO TÉCNICO DEL DECRETO LEGISLATIVO

2.1. Sobre las facultades delegadas

Mediante la Ley Nº 32089, publicada el 4 de julio de 2024 en el diario oficial El Peruano, el Congreso de la República ha delegado en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar en materias de reactivación económica, simplificación y calidad regulatoria, actividad empresarial del Estado, seguridad ciudadana y defensa nacional, por un plazo de noventa (90) días calendario.

Dentro de dichas facultades legislativas, el subnumeral 2.1.22. del numeral 2.1 del artículo 2 de la citada Ley otorga la facultad de legislar en materia de fortalecimiento, simplificación y calidad regulatoria en materia de inversión pública, privada y público-privada, y gestión de servicios públicos, respecto de garantizar la continuidad del servicio público de transporte terrestre regular de personas que se presta en los corredores complementarios del SIT, sin afectar términos contractuales, salvo acuerdo de partes.

Con relación a la delegación legislativa, se debe tener presente que la propuesta implica la aprobación de medidas que permitan a la ATU preservar la continuidad de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en los Contratos de Concesión de los Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao (SIT), a fin de garantizar la continuidad del servicio en los precitados Corredores Complementarios, evitando el riesgo de una paralización de dichos servicios[3].

Al amparo de la delegación descrita en los párrafos precedentes, se ha elaborado el presente decreto legislativo cuyo sustento se desarrolla a continuación.

2.2. Descripción de la problemática

2.2.1. Los problemas regulatorios y contractuales en los contratos de concesión de los corredores complementarios de Lima y Callao

El componente de servicios concesionados del SIT administrado por la ATU, en particular el componente de corredores complementarios, afronta una problemática derivada de la presencia de competidores informales en rutas paralelas o incluso en las mismas rutas servidas por los corredores complementarios.

Con fecha 28 de junio de 2023, se reunieron representantes de la ATU y los representantes de los Concesionarios de los Corredores Complementarios en la cual, se suscribieron dos Actas de Compromiso (Una con los representantes del Corredor Morado y otra con los representantes del Corredor Amarillo, Rojo y Azul), entre los cuales, dentro de los acuerdos suscritos por las partes, se acordó: "*(...) acudir al mecanismo de trato directo y convocar a un amigable*

[3] Página 48 de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley N° 7752/2023-PE.

componedor con la finalidad de que se apruebe una medida que mitigue los incumplimientos contractuales por parte del concedente. Dicho mecanismo tiene un plazo aproximado a ejecutarse de 3 meses aproximadamente desde el ingreso de la solicitud de trato directo por parte de los concesionarios."

Los concesionarios de los Corredores Complementarios, iniciaron procedimientos de Trato Directo en los que se fijó como controversia, si correspondía el reconocer el pago de determinados montos como consecuencia de incumplimientos contractuales y normativos por parte del Concedente, en favor de los concesionarios.

Es así que, los Amigables Componedores determinaron que el Concedente había incumplido, principalmente, las siguientes obligaciones que ocasionaron daños pasibles de indemnización a favor de los Concesionarios del Sistema de Corredores Complementarios:

- Otorgar en concesión la unidad de recaudo en el Sistema de Corredores Complementarios, lo cual ha ocasionado que no se hayan implementado todos los puntos de venta y recarga de tarjetas.
- Racionalizar, modificar o revocar las rutas autorizadas superpuestas al corredor,
- Fiscalizar el transporte informal.
- Implementar la infraestructura necesaria (paraderos) en los puntos estratégicos de la concesión.

Al mismo tiempo, es necesario señalar a la deficiente regulación contractual de las concesiones de los Corredores Complementarios, como una de las causas de la problemática que afronta la ATU con relación a los servicios de transporte urbano, esta conclusión también es compartida por la Contraloría General de la República, que señala lo siguiente: *"la existencia de deficiencias en la regulación contractual relacionadas a la oportunidad de la modificación de las tarifas máximas bases establecidas en el Anexo 7-A de los Contratos de Concesión de los Corredores Complementarios, genera más de una posible lectura de los Contratos de Concesión, (...)"*[4].

Por estos motivos, se requiere de la implementación de medidas en materia regulatoria para evitar la paralización del servicio y los perjuicios que podrían ocasionarse en los usuarios del servicio de transporte de pasajeros en los corredores complementarios.

2.2.2. <u>Sobre la informalidad en los corredores complementarios y el impacto en sus concesiones</u>

Como se ha señalado, la informalidad en las rutas de recorrido de los corredores complementarios ha perjudicado enormemente la sostenibilidad de sus concesiones[5].

Sobre la informalidad en los corredores complementarios, se puede señalar estudios independientes que dan cuenta de la problemática presentada. Por

[4] Informe de Auditoría N° 29026-2023-CG/APP-AC de Subgerencia de Control de Asociaciones Público Privadas y Obras por Impuestos, Conclusión N° 6.

[5] https://www.gob.pe/institucion/atu/noticias/963621-golpe-a-la-informalidad-758-vehiculos-que-circulaban-en-las-rutas-de-los-corredores-fueron-enviados-al-deposito-en-2024

ejemplo, Carpio y López (2022)[6] analizan el impacto de la informalidad en la concesión autofinanciada del Corredor Javier Prado, específicamente el Paquete de Servicio N° 2.1, que forma parte del Sistema Integrado de Transporte de Lima Metropolitana. Las autoras se centran en cómo la presencia de operadores informales de transporte público urbano ha afectado la sostenibilidad económica de la concesión, la cual depende exclusivamente de los ingresos generados por el transporte de pasajeros. Así, el problema identificado se relaciona con una asignación inadecuada del riesgo vinculado a la competencia desleal por parte de transportistas informales, así como incumplimientos contractuales por parte del Concedente, lo que ha debilitado la exclusividad operativa del concesionario y disminuido su demanda proyectada de pasajeros.

La investigación revela que, desde el inicio de la concesión del Corredor Javier Prado en 2014, la presencia de transporte informal ha generado una reducción significativa en la cantidad de pasajeros transportados en comparación con las proyecciones iniciales. A pesar de los compromisos asumidos en el contrato de concesión, no se han implementado medidas efectivas para asegurar la exclusividad de la operación del concesionario en las rutas establecidas, lo cual ha resultado en ingresos inferiores a los esperados y ha puesto en riesgo la viabilidad financiera de la concesión.

En el contexto de las Asociaciones Público-Privadas (APP), el estudio resalta que la modalidad autofinanciada de la concesión implica que cualquier disminución en la demanda tiene un impacto directo en los ingresos del concesionario. Así, en el caso específico del Corredor Javier Prado, la falta de acciones efectivas para mitigar la competencia informal ha exacerbado este riesgo, resultando en una discrepancia significativa entre la demanda esperada y la demanda real observada durante los primeros años de operación del corredor. La investigación cuantifica esta brecha y concluye que los ingresos del concesionario han sido sustancialmente inferiores a lo proyectado, lo que ha venido comprometiendo la autosostenibilidad del proyecto.

El análisis realizado no solo expone las deficiencias en la asignación de riesgos en el contrato de concesión, sino que también subraya la necesidad de un mayor compromiso y acción por parte de las autoridades gubernamentales para garantizar el cumplimiento de las condiciones contractuales. El incumplimiento de las referidas condiciones ha tenido repercusiones negativas no solo para el concesionario, sino también para la calidad del servicio de transporte público ofrecido a los ciudadanos. En conclusión, la investigación muestra que la autosostenibilidad de la concesión del Corredor Javier Prado está en riesgo debido a la presencia no controlada de operadores informales y la falta de mecanismos eficaces para mitigar este riesgo.

A fin de solucionar los problemas reseñados, Carpio y López (2022) sugieren fortalecer la normativa y la fiscalización para eliminar la competencia desleal de operadores informales en las rutas concesionadas, mejorar la infraestructura

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA - MTC -

Dir. Gral. de Políticas y Regulación en Transp. Multimodal - MTC - DIRECTOR GENERAL

[6] Carpio y Lopez (2022). "Impacto de la informalidad en la concesión autofinanciada del corredor Javier Prado, Paquete de Servicio N° 2.1". Tesis para optar el grado de maestría. Universidad del Pacífico. https://repositorio.up.edu.pe/bitstream/handle/11354/3563/Carpio,%20Maria_Trabajo%20de%20investigacion_Maestria_2022.pdf?sequence=1

para asegurar la exclusividad operativa del concesionario y considerar la posibilidad de modificar el contrato para extender el plazo de la concesión, permitiendo así la recuperación de los ingresos no percibidos. Las recomendaciones propuestas requieren una acción coordinada y decisiva por parte de todas las partes involucradas para asegurar el éxito del modelo de concesión autofinanciada en el largo plazo.

De igual manera, planteamos que el análisis realizado Carpio y López (2022) para el Corredor Rojo se puede extender a la totalidad de los corredores complementarios de Lima y Callao, como lo demuestran las actas de trato directo suscritas entre la ATU y los representantes de los corredores.

2.2.3. Marco institucional y regulatorio de la ATU con relación a la regulación de los servicios públicos brindados a través de los Corredores Complementarios

La problemática subyacente a los corredores complementarios es una expresión particular de la asimetría de información presente de manera natural en las relaciones entre el ente regulador, en este caso la ATU, y las empresas reguladas, titulares de la concesión de los corredores complementarios.

En tal sentido, la información es un requisito indispensable para una regulación eficaz. Según Jouravlev (2003)[7], en la teoría económica moderna, la regulación se analiza generalmente como problema de agente–principal, en el que el principal es el gobierno o el organismo regulador y el agente es el cuadro directivo de la empresa que es objeto de regulación (Laffont y Tirole, 1993)[8]. La regulación se considera un juego estratégico en que el agente busca maximizar sus propios beneficios, mientras que el principal trata de inducirlo a actuar en función de la maximización del bienestar general. Sin embargo, el principal se ve limitado por la falta de información sobre el agente y sobre las circunstancias que lo rodean y no puede observar su conducta con precisión.

En particular, el problema de la asimetría de la información en la regulación económica se presenta cuando el organismo regulador (el principal) carece de la misma cantidad y calidad de información que la empresa regulada (el agente). Esto crea una desventaja para el regulador, ya que no puede observar con precisión las acciones del agente ni los costos, tecnologías, y otras variables operativas críticas. La empresa regulada puede usar su ventaja informativa para maximizar sus propios beneficios, lo que puede llevar a decisiones de regulación basadas en un conocimiento insuficiente y a la posibilidad de abusos, como la sobreestimación de costos y subestimación de la demanda, afectando la eficiencia y la protección contra prácticas monopólicas.

En consecuencia, según Jouravlev (2003), la asimetría de la información obliga al regulador a depender en parte de la información proporcionada por la empresa regulada, lo que genera un conflicto de intereses. Mientras el

[7] Jouravlev (2003). Acceso a la información: una tarea pendiente para la regulación latinoamericana. Serie División de Recursos Naturales e Infraestructura. Naciones Unidas, CEPAL.

[8] Laffont y Tirole (1993). Theory of incentives in procurement and regulation, Massachusetts Institute of Technology, The MIT Press.

regulador busca maximizar el bienestar general, la empresa regulada intenta minimizar las limitaciones impuestas por la regulación. Esto puede llevar a la presentación de información selectiva por parte de la empresa, dificultando una regulación efectiva. Por lo tanto, el regulador debe propiciar la creación de sistemas de incentivos que motiven a las empresas a usar su ventaja informativa para contribuir al bienestar general, en lugar de aprovecharse de su posición para obtener beneficios adicionales.

2.3. Identificación de los objetivos

En el marco de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley 7757/2023-PE, las mesas técnicas realizadas y el Dictamen recaído en la Comisión de Constitución y Reglamento del 12 de junio de 2024, se tiene que la facultad legislativa establecida en la materia contenida en el subnumeral 2.1.22. del numeral 2.1 del artículo 2 de la Ley Nº 32089, persigue la finalidad de preservar la continuidad de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en los Contratos de Concesión de los Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao (SIT).

Para estos fines, se han identificado, los siguientes objetivos:

2.3.1. Habilitación a la ATU para evaluar, determinar, suscribir, ratificar y ejecutar acuerdos de pago de obligaciones, incluso indemnizaciones, derivadas de acuerdos de trato directo, arbitrajes y otros mecanismos de solución de controversias.

Se busca brindar solución, a las contingencias existentes entre la ATU y los concesionarios de los Corredores Complementaros, derivadas de controversias que pueden devenir en la paralización o suspensión del servicio, lo cual impactaría directamente en los usuarios que hacen uso del mismo.

De acuerdo a lo informado por la ATU y conforme a lo mencionado anteriormente, la ATU se comprometió, mediante acuerdos de trato directo, a pagar a los Concesionarios montos por concepto de indemnización, los cuales en atención a la opinión vertida por el Ministerio de Economía y Finanzas mediante Informe N° 261-2023-EF/68.0, acto de disposición que requiere que previamente, la entidad se encuentra facultada por el marco normativo vigente y el respectivo contrato.

Así, a través de la presente propuesta se busca habilitar el marco legal para que la ATU viabilice los mecanismos de solución de controversias respecto de las obligaciones contractuales del concedente en el servicio público de transporte regular concesionado a su cargo, dando cumplimiento a los acuerdos asumidos.

2.3.2. Habilitación a la ATU para la suscripción de adendas a los contratos de concesión de los Corredores Complementarios del SIT que garanticen la continuidad del servicio público de transporte terrestre regular de personas

La continuidad de los servicios brindados bajo los contratos de concesión de los Corredores Complementarios del SIT depende de la revisión de su modelo económico [9].

En ese sentido, las reglas que rigen la relación entre la ATU y los concesionarios de los Corredores Complementarios está determinado por las reglas estipuladas en los contratos de concesión, cuyo régimen tarifario es deficiente, permitiendo los problemas que han sido mencionados anteriormente.

Una particularidad de los contratos de concesión es su extensa duración y es que, a diferencia de la tradicional obra pública, el marco normativo vigente los contratos de concesión se suscriben hasta por un plazo de sesenta años. En vista de ello, es innegable que durante su vigencia puedan suscitarse eventos que ocasionen controversias en la etapa de operación, estos eventos pueden tener su génesis en la propia actividad de las partes, o incluso por sucesos ajenos a la voluntad de ellas.

Así pues, y tomando en cuenta la importancia de mantener la provisión del servicio público de transporte terrestre en Lima y Callao, mediante el presente Decreto Legislativo se autoriza a la ATU para negociar y acordar modificaciones a los contratos de concesión de los Corredores Complementarios del SIT, a efectos de garantizar la continuidad del servicio.

Para todo efecto, corresponde a la ATU sustentar que la modificación contractual es la más beneficiosa para los intereses del Estado y de los usuarios del servicio, bajo un análisis de costo-beneficio, en donde se puedan redistribuir riesgos y adecuar parámetros económico-financieros.

Asimismo, la habilitación conferida, toma en consideración que el numeral 58.1 del artículo 58 del Decreto Legislativo 1362 establece que *"el Estado, de común acuerdo con el inversionista, puede modificar el contrato de Asociación Público Privada, manteniendo su equilibrio económico financiero y las condiciones de competencia del proceso de promoción, conforme a las condiciones y requisitos que establece el Reglamento"*.

Por lo tanto, con la finalidad de que la modificación de los contratos de concesión, permita alterar factores de competencia y asignación de riesgos, el presente Decreto Legislativo dispone que las modificaciones contractuales a los contratos de concesión de los Corredores Complementarios se realizan exceptuándose del numeral 58.1 del artículo 58 del Decreto Legislativo 1362.

2.3.3. Arreglos institucionales en la ATU

Para implementar las habilitaciones mencionadas en los puntos precedentes, es necesario disponer arreglos institucionales en la ATU, específicamente en el artículo 6 de la Ley N° 30900, Ley de creación de la ATU. De esta manera, se contempla modificar el literal o), precisando que la ATU, como parte de sus

[9] https://andina.pe/agencia/noticia-atu-sobre-corredores-defectos-las-concesiones-se-estan-solucionando-apoyo-del-mef-938803.aspx

funciones, evalúa, determina, suscribe, ratifica y ejecuta acuerdos de pago de obligaciones, incluso indemnizaciones, sean estas derivadas de acuerdos de trato directo o de otros mecanismos de solución de controversias.

Como parte de los arreglos institucionales necesarios para la continuidad de los Corredores Complementarios y en el marco de la eventual suscripción de adendas a los contratos de concesión de los Corredores Complementarios del SIT, se incorpora en la citada ley de creación de ATU, un capítulo referido a la Política Regulatoria en los Contratos de Concesión, el cual permite que el nuevo régimen tarifario de los contratos de concesión se pueda sustentar sobre la base de un Plan de Contabilidad Regulatoria.

A propósito de ello, para propósitos de la norma se entiende al Plan de Contabilidad Regulatoria como aquel instrumento técnico normativo que tiene por objetivo establecer los parámetros de registro de la información contable de las entidades prestadoras del servicio público de transporte terrestre de personas a través de concesiones, con fines de fijación, revisión y modificación de tarifas, determinación de subsidios, entre otros.

En esa línea, siguiendo a Jouravlev (2003), la implementación de un sistema de contabilidad regulatoria en las empresas de titulares de una concesión de prestación de servicios de transporte es crucial para garantizar una regulación eficaz y transparente, minimizando los riesgos de manipulación contable que pueden afectar tanto a los consumidores como a los inversionistas.

Históricamente, la falta de un sistema contable adecuado en empresas reguladas ha llevado a graves abusos, como la inflación de costos operativos y la imposibilidad de determinar con precisión las inversiones en bienes de capital. Esto no solo genera desconfianza en el mercado, sino que también dificulta que los entes reguladores tomen decisiones informadas. Un sistema de contabilidad regulatoria permite al regulador tener acceso a información estandarizada, consistente y desagregada, necesaria para evaluar el desempeño técnico-operativo, la administración de bienes y la gestión financiera de las empresas, asegurando que las tarifas reflejen solo los costos necesarios para la prestación del servicio regulado y evitando subsidios cruzados o sobrecapitalizaciones.

Adoptar un sistema de contabilidad regulatoria es una práctica común y respaldada en países con sistemas regulatorios avanzados, como Estados Unidos e Inglaterra, donde las empresas están obligadas a seguir criterios específicos para reportar sus cuentas. Esto no solo facilita la transparencia y comparabilidad de la información, sino que también permite a los reguladores establecer tarifas y políticas que protejan a los consumidores y fomenten la eficiencia operativa. En el contexto latinoamericano, la falta de contabilidad regulatoria ha generado problemas significativos, como la dificultad para separar los costos de actividades reguladas y no reguladas, y la imposibilidad de asegurar que las tarifas financien únicamente los costos necesarios. La implementación de contabilidad regulatoria es un paso esencial para mitigar los efectos de la asimetría de información y garantizar que los servicios públicos se presten de manera justa, eficiente y transparente, protegiendo tanto a los usuarios como a los inversores.

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA - MTC
Dir. Gral. de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal - MTC
DIRECTOR GENERAL

La incorporación del "Plan de Contabilidad Regulatoria" como un instrumento técnico normativo en la Ley de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao (ATU) es una medida fundamental para mejorar la regulación y transparencia en la fijación y revisión de tarifas, así como en la determinación de subsidios e indemnizaciones en el servicio público de transporte terrestre. Este cambio busca establecer un marco contable estandarizado y basado en actividades, lo cual es esencial para mitigar los problemas derivados de la asimetría de información entre las empresas concesionarias y el regulador. La asimetría de información, que se refiere a la ventaja que tienen las empresas sobre el regulador en cuanto al conocimiento detallado de sus costos, tecnología y operación, ha sido identificada como un factor que puede llevar a prácticas de manipulación de la contabilidad, resultando en tarifas infladas y la dificultad para determinar la rentabilidad real del servicio concesionado.

Es oportuno precisar que, en el marco de la materia delegada al que hace referencia el subnumeral 2.1.22 del numeral 2.1 del artículo 2 de la Ley N° 32089, las disposiciones de la Política Regulatoria en los Contratos de Concesión resultan aplicables exclusivamente a los contratos de concesión de los Corredores Complementarios.

3. DESCRIPCIÓN DEL DECRETO LEGISLATIVO

En atención a la problemática descrita, el presente Decreto Legislativo modifica e incorpora disposiciones en la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU, conforme se detallan a continuación:

- Modificación del literal "o" del artículo 6 de la Ley Nº 30900:

La modificación que se plantea es la siguiente:

NORMATIVA ANTERIOR	PROPUESTA
*"**Artículo 6. Funciones de la ATU*** *La ATU, dentro del ámbito de su competencia, ejerce las siguientes funciones:* *(...)* *o. Supervisar y fiscalizar el cumplimiento de los contratos de concesión que haya celebrado, sin perjuicio de las competencias a cargo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público.* *(...)"*	***"Artículo 6. Funciones de la ATU*** *La ATU, dentro del ámbito de su competencia, ejerce las siguientes funciones:* *(...)* *o.* ***Ejercer el rol de entidad pública titular de proyecto de asociación público privada, lo que incluye*** *supervisar y fiscalizar el cumplimiento de los contratos de concesión que haya celebrado, sin perjuicio de las competencias a cargo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público;* ***así como participar en las controversias, evaluar, determinar, suscribir y ejecutar acuerdos de pago de obligaciones, incluso de indemnizaciones, derivadas de acuerdos de trato directo conforme a lo establecido en los respectivos contratos y el marco legal vigente."***

Partimos por señalar que la ATU, según su ley de creación, Ley Nº 30900, tiene por objeto organizar, implementar y gestionar el SIT, siendo que en base a dicho objeto desempeña diversas funciones que coadyuven a que la prestación del servicio de transporte terrestre de personas en el ámbito territorial de Lima y Callao se brinde.

En atención a lo señalado, la ATU se encuentra en la facultad de promover, formular y ejecutar procesos de inversión privada, otorgando concesiones para la prestación de los servicios de transporte terrestre urbano de personas, la cual representa una técnica administrativa reconocida en nuestro ordenamiento por el cual se establece una cooperación público privada para la provisión de un servicio público.

Así pues, y a efectos de contar con un servicio de calidad acorde a su naturaleza propia de ser un servicio público, la ATU cuenta con la función de supervisar y fiscalizar el cumplimiento de los contratos de concesión vigentes, siendo que para nuestro caso en concreto, vienen a ser los contratos de concesión de los Corredores.

Ahora bien, la propuesta de modificación plantea que la ATU también pueda evaluar, determinar, suscribir y ejecutar los acuerdos para el pago de indemnizaciones vinculadas a la ejecución de contratos de concesión, ello en atención a poder garantizar la continuidad de la prestación del servicio de transporte terrestre de personas, en caso exista dicho riesgo.

El presente Decreto Legislativo se encuentra acorde con las funciones de la ATU, toda vez que la Ley Nº 30900 reconoce a dicha entidad como un ente capaz de suscribir contratos de concesión (en calidad de concedente), así como realizar las labores de supervisión para su cumplimiento. En esa línea, resulta razonable que también la ATU pueda evaluar, determinar, suscribir, ratificar y ejecutar los acuerdos para el pago de indemnizaciones.

Es necesario precisar que dicha función se ejerce previo análisis técnico/legal, en el que se cuente con un razonamiento objetivo que sustente el pago de indemnizaciones, debido a que la concesión (si bien es cierto es un tipo especial de contrato administrativo), su esencia es la de ser un contrato en la que existen derechos y obligaciones, y si en caso se genera incumplimiento, recurrir a las figuras de las penalidades y/o indemnizaciones.

De otro lado, las disposiciones del presente Decreto Legislativo, deben comprenderse de manera integral y sistémica, por ejemplo, la modificación del literal o) del artículo 6 de la Ley N° 30900, se encuentra directamente relacionada al hecho de que, la habilitación a favor de la ATU para modificar términos contractuales a efectos de mantener el equilibrio económico financiero, tomando en consideración también la modificación de la Segunda Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30900, respecto a la Política de Subsidios.

- Incorporación del literal "l" al artículo 4 a la Ley 30900:

La incorporación que se plantea es la siguiente:

> ***"Artículo 4. Definiciones y referencias***
> *Para los efectos de la aplicación de la presente ley, se tienen en cuenta las siguientes definiciones y referencias:*
> *(...)*
> ***l. Plan de Contabilidad Regulatoria: Instrumento técnico normativo que tiene por objetivo establecer los parámetros de registro de la información contable de las entidades prestadoras del servicio público de transporte terrestre de personas a través de concesiones, con fines de fijación, revisión y modificación de tarifas, determinación de subsidios, entre otros."***

- Incorporación del Capítulo V a la Ley 30900:

Las incorporaciones que se plantea es la siguiente:

"Capítulo V: POLITICA REGULATORIA EN LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN

Artículo 19. Plan de Contabilidad Regulatoria

19.1 El Plan de Contabilidad Regulatoria es elaborado por la unidad de organización especializada en regulación económica y aprobado por Consejo Directivo a propuesta del Presidente Ejecutivo de la ATU.

19.2 El Plan de Contabilidad Regulatoria prevé como mínimo el registro y acreditación de los costos de operación (incluyendo costos laborales directos e indirectos), los costos de mantenimiento, los costos de financiamiento del capital de trabajo y del endeudamiento de largo plazo, la depreciación, los impuestos directos e indirectos y la remuneración sobre el costo del capital invertido (costo de oportunidad del patrimonio invertido) en el servicio público de transporte regular de personas bajo la modalidad de concesión.

19.3 La ATU aprueba los procedimientos, plazos y medios en que los concesionarios presentan y mantienen una contabilidad regulatoria con cuentas separadas con relación a los servicios prestados y cuentas consolidadas respecto al negocio en su totalidad, observando el secreto bancario. Con fines de acreditación de la información que sustenta la contabilidad regulatoria, la ATU tiene la facultad de exigir a los concesionarios la exhibición y/o presentación de todo tipo de documentos que sustenten ingresos, costos y gastos, así como solicitar información referida a la organización, los negocios, el accionariado y la estructura de propiedad de los mismos.

Artículo 20. Régimen tarifario

20.1 La ATU establece los lineamientos aplicables para el ejercicio de las funciones establecidas en el inciso t) del artículo 6 y en la Segunda Disposición Complementaria Final de la presente norma.

Para tal efecto se utiliza la información financiera auditada semestralmente, en el marco del Plan de Contabilidad Regulatoria aprobado por la ATU.

20.2 La ATU puede establecer parámetros de eficiencia sólo en la determinación de los costos de operación y mantenimiento.

20.3 Para efectos de la remuneración de la inversión, la ATU determina la base de activos a ser remunerados (BAR) establecidos en la fijación de la tarifa; o los BAR incorporados en las revisiones tarifarias futuras, como consecuencia de inversiones futuras.

Artículo 21. Controversias en materia de regulación económica

21.1 Las decisiones respecto a la fijación, revisión y modificación de las tarifas del servicio público de transporte terrestre regular de personas no están sujetas a trato directo ni arbitraje; sin embargo, pueden ser impugnadas a través del proceso contencioso administrativo.

21.2 Tratándose de supuestos distintos a los establecidos en el párrafo precedente, los mecanismos de solución de controversias son trato directo y arbitraje.

21.3 Los tribunales arbitrales que resuelvan las controversias en materia de regulación económica son conformados por especialistas que cumplan con los requisitos establecidos en el Reglamento de la presente norma."

El cambio propuesto en la Ley de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao (ATU) que adiciona el "Capítulo V: Política Regulatoria en los Contratos de Concesión" tiene como objetivo fortalecer la capacidad de la ATU para regular de manera más efectiva los contratos de concesión del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao (SIT). Este cambio introduce un marco normativo detallado para el ejercicio de las funciones regulatorias, y, en línea con las modificaciones ya descritas, establece el Plan de Contabilidad Regulatoria como un instrumento central para garantizar que la fijación y revisión de tarifas, la determinación de subsidios e indemnizaciones, y otros aspectos financieros se realicen de manera transparente y basada en datos precisos y auditados.

Como parte de este régimen se contempla que la ATU apruebe procedimientos, plazos y medios en que los concesionarios presenten y mantengan una contabilidad regulatoria con cuentas separadas con relación a los servicios prestados y cuentas consolidadas respecto al negocio en su totalidad, siempre observando las restricciones al secretario bancario, así como dentro de los alcances de la proporcionalidad y razonabilidad. Esto quiere decir, que el ejercicio de tal atribución debe ser motivado, debiendo la autoridad justificar porque la información que pueda ser requerida resulta útil para los fines del Plan de Contabilidad Regulatoria.

El Plan de Contabilidad Regulatoria propuesto se fundamenta en la necesidad de mitigar los efectos de la asimetría de información entre los reguladores y las empresas concesionarias. Este plan deberá prever los costos de operación, mantenimiento, financiamiento y remuneración del capital invertido, asegurando que estos sean calculados de manera objetiva y estandarizada. La importancia de este enfoque radica en la experiencia internacional, donde la falta de un marco regulatorio robusto ha llevado a ineficiencias y sobrecostos significativos, como se señala en la literatura especializada sobre concesiones de servicios públicos. Además, al regular con mayor precisión los procedimientos de fijación y revisión de tarifas, la ATU podrá establecer mecanismos para garantizar que las tarifas reflejen los costos reales del servicio, evitando abusos y asegurando la sostenibilidad económica de las concesiones de servicios de transporte urbano.

En esa línea, el artículo 21 del nuevo capítulo establece que las decisiones en materia de fijación y revisión de tarifas no están sujetas a arbitraje, pero sí pueden ser impugnadas a través del proceso contencioso administrativo. Esto busca limitar los mecanismos de arbitraje a cuestiones específicas del contrato distintas de la regulación tarifaria, lo que está de acuerdo con el marco general de regulación de servicios públicos peruano. Esta disposición responde a la necesidad de dotar de mayor predictibilidad y seguridad jurídica a las decisiones regulatorias en materia tarifaria, minimizando el riesgo de conflictos prolongados que puedan afectar la continuidad del servicio público e introducir incertidumbre en las decisiones regulatorias.

Es importante tener presente el numeral 133.1 del artículo 133 del Decreto Supremo N° 240-2018-EF, Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, establece que *"no pueden someterse a los mecanismos de solución de controversias establecidos en el presente Título, las decisiones de los organismos reguladores u otras entidades que se dicten en ejecución de sus competencias administrativas atribuidas por norma expresa, cuya vía de reclamo es la vía administrativa."*

En esa misma línea, el numeral 1 del artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1071, Decreto Legislativo que norma el arbitraje, establece que son materias susceptibles de arbitraje *"las controversias sobre materias de libre disposición conforme a derecho, así como aquellas que la ley o los tratados o acuerdos internacionales autoricen"*.

Así pues, y tomando en cuenta las competencias tarifarias de la ATU, corresponde que las controversias referidas a las mismas (tarifas) no sean abordadas en arbitraje, sino en sede administrativa, y si no se encuentra solución, en sede contencioso administrativa, ello debido a que los cálculos de tarifas no son materias de libre disposición.

Por otro lado, aquellas controversias que no versen sobre aspectos tarifarios, podrán resolverse en la vía arbitral, en tanto sean materias de libre de disposición o sobre las cuales la ley o los tratados o acuerdos internacionales así lo hayan autorizado.

Adicionalmente, las disposiciones establecidas bajo este artículo se aplican sin perjuicio de las obligaciones comerciales internacionales en materia de inversión asumidas por el Perú en Acuerdos Comerciales en los que se establezcan disposiciones relativas a mecanismos de solución de controversias inversionista – Estado, así como de conformidad a las obligaciones internacionales establecidas en los Acuerdos de Protección y Promoción Recíproca de Inversiones y la normativa internacional sobre la materia aplicable al Perú.

En resumen, se fortalece el marco regulatorio de la ATU, dotándola de herramientas precisas y procedimientos claros para la gestión económica y financiera de las concesiones de los Corredores Complementarios. En suma, la implementación de un Plan de Contabilidad Regulatoria, junto con la especificación de criterios y procedimientos de regulación económica, contribuirá a garantizar la eficiencia, transparencia y sostenibilidad de los servicios de transporte en Lima y Callao.

Es relevante precisar que las facultades tarifarias reguladas en el Capítulo V, a diferencia de la función reguladora de los organismos reguladores bajo el alcance de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, que comprende la facultad de fijar las tarifas de los servicios bajo su ámbito, se circunscribe y se ejerce dependiendo de su previsión en los respectivos contratos de concesión.

- Incorporación del segundo párrafo en la Segunda Disposición Complementaria Final:

La modificación que se plantea es la siguiente:

NORMATIVA ANTERIOR	PROPUESTA
"DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES	***"DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES***
(...)	*(...)*
SEGUNDA. Política de subsidios	*SEGUNDA. Política de subsidios*
Con el propósito de garantizar la sostenibilidad de los servicios de transporte terrestre de personas que se orienten hacia la movilidad dentro de un Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas aprobarán, en el plazo de noventa días	*Con el propósito de garantizar la sostenibilidad de los servicios de transporte terrestre de personas que se orienten hacia la movilidad dentro de un Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas aprobarán, en el plazo de noventa días*

calendario desde la entrada en vigencia de la presente ley, las políticas y planes de subsidio a favor de estos servicios, privilegiando a los sectores más vulnerables de la colectividad.	*calendario desde la entrada en vigencia de la presente ley, las políticas y planes de subsidio a favor de estos servicios, privilegiando a los sectores más vulnerables de la colectividad.* ***Los contratos de concesión y las modificaciones contractuales son acordes con los objetivos de la Política de Subsidios del Transporte Urbano de Pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao; dicha política se desarrolla sobre la base de costos a valor de mercado."***

Las políticas públicas son documentos de planificación pública que permiten analizar, identificar y abordar problemas públicos, estableciéndose un mapa de acciones y actores que puedan realizar acciones en pro de atender la problemática identificada.

Bajo dicha premisa, la Segunda Disposición Complementaria Final de la Ley 30900 establece que sea el MEF y el MTC quienes aprueben las políticas y planes de subsidio a favor de estos servicios, privilegiando a los sectores más vulnerables de la colectividad.

Ahora bien, con la presente incorporación se está estipulando que los contratos de concesión y las modificaciones contractuales son acordes con los objetivos de la Política de Subsidios del Transporte Urbano de Pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao; dicha política se desarrolla sobre la base de costos a valor de mercado.

Al respecto, resulta prudente establecer que las modificaciones contractuales deben ceñirse a los objetivos de la referida Política de Subsidios, ello a efectos de atender la problemática pública que se establezca en la referida política que en buena cuenta viene a ser la necesidad de dotar de un sistema de transporte urbano de calidad y en procura de los usuarios, especialmente, de los usuarios vulnerables.

- Artículo 4: Evaluación de los contratos de concesión de los Corredores Complementarios del SIT

El presente Decreto Legislativo contempla en su artículo 4 la habilitación para la evaluación de los contratos de concesión de los Corredores Complementarios del SIT y posterior negociación y acuerdo de modificaciones, exceptuándose del numeral 58.1 del artículo 58 del TUO del Decreto Legislativo N° 1362.

> ***Artículo 4. Evaluación de los Contratos de Concesión de los Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao***
> *4.1 Autorizar a la ATU para negociar y acordar modificaciones a los contratos de concesión de los Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, que incorporen una solución integral a la problemática existente y garanticen la continuidad del servicio, el Valor por Dinero y la sostenibilidad económica y financiera de dichos contratos.*
> *4.2 La ATU sustenta, luego de un análisis costo-beneficio de escenarios, que la opción elegida y plasmada en la propuesta de modificación contractual es la más beneficiosa para los intereses del Estado y de los usuarios de los Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao.*
> *4.3 Como parte de las modificaciones contractuales propuestas, las partes pueden redistribuir riesgos y modificar parámetros económico-financieros, incluyendo tarifas y/o subsidios, entre otros aspectos, con la finalidad de lograr la sostenibilidad económica y financiera del respectivo contrato.*

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA MTC
Dir. Gral. de Políticas y Regulación en Transp. Multimodal DIRECTOR GENERAL MTC

4.4 Sin perjuicio de las demás competencias del Ministerio de Economía y Finanzas a las que se refiere el numeral 5.6 del artículo 5 del TUO del Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, para la evaluación del equilibrio económico financiero no resulta aplicable el numeral 58.1 del artículo 58 del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1362 Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 195-2023-EF, respecto a dicha materia.

4.5 En todo lo no regulado en la presente disposición son aplicables las disposiciones del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1362 Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 195-2023-EF y su Reglamento.

4.6 La Contraloría General de la República efectúa el control concurrente de las acciones y la eventual suscripción de modificaciones contractuales que se realicen al amparo de la presente norma, en el marco de la Ley N° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República y sus modificatorias.

- Artículo 5: Promoción de la profesionalización de nuevos conductores y lucha contra la informalidad

El presente Decreto Legislativo contempla en su artículo 5 disposiciones conducentes para el desincentivo de la competencia desleal a la prestación del servicio público de transporte terrestre regular de personas por parte de los Corredores Complementarios del SIT, a través de la promoción de la profesionalización de nuevos conductores para la prestación del referido servicio público.

> ***Artículo 5. Promoción de la profesionalización de nuevos conductores y lucha contra la informalidad***
> *La ATU, en concordancia con los lineamientos de política que apruebe el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprueba planes y programas para la reducción de la competencia desleal a la prestación del servicio público de transporte terrestre regular de personas.*
> *El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, promueve, en forma gradual y de manera progresiva la profesionalización de nuevos conductores para la prestación del servicio público de transporte de personas; como parte de dichos mecanismos se aprueban regímenes temporales para la promoción de la profesionalización de conductores.*

- Artículo 6: Financiamiento

El presente Decreto Legislativo contempla en su artículo 6 el financiamiento para la implementación de lo regulado.

> ***Artículo 6. Financiamiento***
> *Lo dispuesto en el presente Decreto Legislativo se financia con cargo al presupuesto institucional y en función a la capacidad presupuestal de la ATU.*

En relación a la capacidad presupuestal de la ATU, se requiere opinión favorable del Ministerio de Economía y Finanzas, a través de la Dirección General de Presupuesto Público.

- Disposiciones Complementarias Finales

El presente Decreto Legislativo contempla 5 Disposiciones Complementarias Finales y una Disposición Complementaria Transitoria.

A través de la Primera Disposición Complementaria Final se autoriza excepcionalmente a la ATU a evaluar determinar y suscribir los acuerdos complementarios para el pago de indemnizaciones vinculadas a la ejecución de los contratos de concesión de Corredores Complementarios del SIT.

Por otro lado, en la Segunda Disposición Complementaria Final, se precisa que los mecanismos de sostenibilidad económica financiera previstos en el literal l) del artículo 4, el Capítulo V y en el segundo párrafo de la Segunda Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) solamente son aplicables en caso de que se acuerden como parte de las modificaciones contractuales a los contratos de concesión de los corredores complementarios a los que hace referencia el artículo 4 del Decreto Legislativo.

Por su parte, la Tercer Disposición Complementaria autoriza a la ATU a aprobar el inicio de las acciones necesarias para el desarrollo de corredores complementarios con flota eléctrica, a ser implementada en el plazo máximo de un año desde la vigencia del Decreto Legislativo. El objetivo es poder contar con un porcentaje considerable de vehículos eléctricos operando. Sobre el particular, la presente exposición de motivos propone un análisis cualitativo de los beneficios de la norma, la cual, como parte de su implementación requiere de una fase de planeamiento de planificación y evaluación presupuestal; lo que busca que la promoción de corredores con flota eléctrica sea financiable y sostenible dentro de los créditos presupuestarios existentes, sin requerir recursos adicionales del Tesoro Público.

En ese orden de ideas, para implementar la disposición, la ATU dentro de los treinta días hábiles siguientes a la publicación del Decreto Legislativo, emite una Resolución de Presidencia Ejecutiva que formaliza el inicio de las acciones necesarias para el desarrollo de corredores complementarios con flota eléctrica. Esta resolución establecerá los objetivos, las estrategias y los equipos responsables de llevar a cabo las tareas correspondientes.

Seguidamente, la ATU, luego del análisis y evaluación de su Plan Regulador de Rutas, identificar los corredores más adecuados para la implementación de flotas eléctricas. Este análisis considera factores como la demanda de usuarios, la viabilidad técnica y económica, la infraestructura existente y las necesidades de movilidad de Lima y Callao. Con esta información, se priorizarán los corredores que puedan beneficiarse más rápidamente de la electromovilidad.

Una vez identificados los corredores, se espera la propuesta de un plan de acción que incluya el diseño de rutas, la definición de estándares técnicos para los vehículos eléctricos y la planificación de la infraestructura necesaria, como estaciones de carga y mantenimiento. Este plan también contemplaría estrategias para minimizar el impacto en los operadores actuales y promover su participación en el proceso, ya sea mediante capacitaciones, incentivos o acuerdos de colaboración.

Paralelamente, la ATU desarrolla un procedimiento especial para el otorgamiento de autorizaciones, en el marco de la habilitación dispuesta en el Decreto Legislativo. Este procedimiento establece los requisitos que deben cumplir los operadores interesados en participar en los corredores eléctricos, incluyendo criterios técnicos, financieros y operativos. Se debe considerar que el objeto de la

disposición es fomentar la participación de empresas que aporten innovación y experiencia en electromovilidad, garantizando un servicio eficiente y sostenible.

En caso de optar por la modalidad de Asociación Público Privada, la ATU seguirá las disposiciones establecidas en el Decreto Legislativo N° 1362. Esto implica la elaboración de estudios de preinversión, la convocatoria a procesos de selección transparentes y competitivos, y la estructuración de contratos que distribuyan adecuadamente los riesgos entre las partes involucradas.

Para efectos de la implementación, entre otras, se prevén las siguientes consideraciones:

- Establecimiento de alianzas con entidades públicas y privadas para facilitar la implementación de la infraestructura necesaria. Esto incluye coordinar con empresas de energía eléctrica para asegurar el suministro y la capacidad de carga, trabajar con municipalidades para adecuar espacios públicos y vías, y colaborar con instituciones financieras para desarrollar mecanismos de financiamiento que apoyen la adquisición de vehículos eléctricos.

- Mantener canales de comunicación abiertos con los usuarios y la sociedad civil para informar sobre los avances y recibir retroalimentación. Se promoverá la sensibilización sobre los beneficios de la electromovilidad, tanto en términos ambientales como de calidad del servicio, para fomentar la aceptación y el uso de los nuevos corredores eléctricos.

- Un sistema de monitoreo y evaluación para medir el cumplimiento de los objetivos y plazos establecidos. Esto permite realizar ajustes oportunos y asegurar que la implementación de los corredores complementarios con flota eléctrica se realice de manera eficiente y efectiva, cumpliendo con el plazo máximo de un año desde la vigencia de la norma.

Debe señalarse que la implementación de corredores con unidades eléctricas en el sistema de transporte público ofrece numerosos beneficios que impactan positivamente en el medio ambiente, la economía y la calidad de vida de la población. En primer lugar, el uso de vehículos eléctricos reduce significativamente las emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos, ya que, al prescindir de combustibles fósiles, se disminuye la liberación de dióxido de carbono, monóxido de carbono y partículas finas, contribuyendo a mejorar la calidad del aire en Lima y Callao. Lo señalado, tiene un efecto directo en la salud pública, reduciendo la incidencia de enfermedades respiratorias y cardiovasculares asociadas a la contaminación ambiental.

Además, las unidades eléctricas generan menos ruido en comparación con los vehículos de combustión interna. La reducción de la contaminación sonora mejora el bienestar de los habitantes y crea un ambiente más agradable en las zonas urbanas[10].

Desde una perspectiva económica, aunque la inversión inicial en vehículos eléctricos y la infraestructura de carga puede ser elevada, los costos operativos a largo plazo son menores. La electricidad es más económica y estable en precio que los combustibles fósiles, lo que reduce los gastos en energía para los

[10] Este aspecto es especialmente relevante en corredores de alta densidad de tráfico, donde el ruido constante puede afectar la salud mental y el rendimiento cognitivo de las personas.

operadores de transporte. Asimismo, los vehículos eléctricos tienen menos piezas móviles, lo que implica menores costos de mantenimiento y una vida útil potencialmente más larga. Estas economías pueden traducirse en tarifas más competitivas para los usuarios o en recursos disponibles para mejorar la calidad del servicio.

La transición hacia la electromovilidad en el transporte público impulsa la innovación tecnológica y el desarrollo de nuevas industrias, fomenta la creación de empleos en sectores como la fabricación de vehículos eléctricos, la instalación y mantenimiento de estaciones de carga, y el desarrollo de software para la gestión eficiente de flotas. Además, la implementación de corredores eléctricos está alineada con los compromisos internacionales y las políticas nacionales en materia de sostenibilidad y cambio climático, coadyuvando al cumplimiento de los objetivos establecidos en acuerdos como el Acuerdo de París y las metas de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas. Esto mejora la imagen del país a nivel internacional y puede abrir puertas a financiamiento y cooperación internacional para proyectos ambientales.

Por otro lado, los usuarios del transporte público se benefician directamente de un servicio más moderno, cómodo y confiable. Las unidades eléctricas suelen ofrecer una mejor experiencia de viaje, con menos vibraciones y sin emisiones de humo, lo que puede aumentar la satisfacción del usuario y promover el uso del transporte público sobre vehículos privados. Esto, a su vez, contribuye a reducir la congestión vehicular y sus efectos negativos en la movilidad urbana.

Al mismo tiempo, la promoción de corredores eléctricos puede incentivar a otros sectores a adoptar prácticas más sostenibles. Sirve como ejemplo y estímulo para la electrificación de otros medios de transporte y para la adopción de energías renovables en diferentes ámbitos. De esta manera, se genera un efecto multiplicador que amplía los beneficios ambientales y sociales más allá del sector del transporte público.

La Cuarta Disposición Complementaria Final, dispone que, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el plazo de noventa (90) días hábiles contados a partir del día siguiente de la publicación del Decreto Legislativo, actualiza la Política de Subsidios del Transporte Urbano de Pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao, a efectos de incorporar medidas para la implementación del artículo 4 del presente Decreto Legislativo, así como para asegurar la sostenibilidad económica y financiera de los contratos de concesión de los corredores complementarios.

Finalmente, la Quinta Disposición Complementaria Final establece que en el plazo de noventa (90) días hábiles contados a partir del día siguiente de la publicación del presente Decreto Legislativo, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao presenta al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la propuesta de Decreto Supremo que adecue el Reglamento de la Ley Nº 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) y la propuesta de modificación de su Reglamento de Organización y Funciones, de acuerdo a lo establecido en la presente norma. Asimismo, se dispone que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante resolución ministerial, aprueba los lineamientos de política a los que hace referencia el artículo 5 del Decreto Legislativo.

- Única Disposición Complementaria Transitoria

  El presente Decreto Legislativo establece en su Única Disposición Complementaria Final que las disposiciones establecidas en el artículo 4 de la presente norma son aplicables para los contratos de concesión vigentes de los Corredores Complementarios.

  Al respecto, la referida disposición complementaria está precisando que la ATU se encuentra habilitada, en atención a sus competencias y en su calidad de concedente, para poder negociar y acordar modificaciones a los contratos de concesión de los Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, a efectos de una mejor predictibilidad y comprensión tanto de los agentes involucrados en los contratos de concesión de los corredores, así como por la ciudadanía en general.

  Esta precisión tiene lugar en la medida que, como parte del contenido del artículo 4 del Decreto Legislativo, se regulan situaciones jurídicas que iniciaron con anterioridad a la entrada en vigencia de la norma, como es el caso de los contratos de concesión vigentes a la fecha.

4. JUSTIFICACIÓN DEL DECRETO LEGISLATIVO

4.1. Respecto a la modificación de los literal o) del artículo 6 de la Ley N° 30900 y la Primera Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo

El presente Decreto Legislativo modifica lo que respecta a las funciones de la ATU con el objetivo de atender la problemática actual en la gestión de los corredores complementarios del SIT. Cada una de las funciones propuestas busca fortalecer las capacidades regulatorias y operativas de la ATU para garantizar la continuidad y calidad del servicio público de transporte. Estas funciones incluyen la supervisión y fiscalización de los contratos de concesión, la evaluación y suscripción de acuerdos para el pago de indemnizaciones, la fijación y revisión de tarifas, y la promoción de la formalización del servicio de transporte. Estas funciones son esenciales para corregir las deficiencias identificadas en la regulación actual, como la asimetría de información y la competencia desleal, que han afectado la sostenibilidad de los contratos de concesión.

En primer lugar, la función de supervisión y fiscalización de los contratos de concesión es fundamental para asegurar que las concesionarias cumplan con sus obligaciones contractuales y que cualquier incumplimiento pueda ser detectado y corregido de manera oportuna. Esta función no solo permite garantizar la calidad del servicio, sino que también contribuye a evitar problemas futuros relacionados con el incumplimiento de las condiciones contractuales, lo que podría llevar a conflictos legales y operativos. No se observa duplicidad con otras entidades, **ya que la ATU tiene la competencia exclusiva en la supervisión de los contratos de concesión de los corredores complementarios**, mientras que otras entidades, como el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), supervisan infraestructuras diferentes.

La función de evaluar y suscribir acuerdos para el pago de indemnizaciones es necesaria para garantizar la sostenibilidad económica de los contratos de concesión en caso de que se presenten incumplimientos que generen perjuicios a las concesionarias. Esta función permite a la ATU negociar y acordar pagos que aseguren la continuidad del servicio, evitando así una posible paralización del transporte público. Esta función es exclusiva de la ATU en el ámbito de los corredores complementarios, y no hay duplicidad con otras entidades, ya que la ATU actúa como concedente y, por tanto, es la responsable de gestionar y solucionar las controversias derivadas de los contratos de concesión.

Sobre el particular, la Primera Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo, autoriza a la ATU, para evaluar y suscribir acuerdos de trato directo referido a controversias vinculadas a la ejecución de los contratos de concesión de Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, de acuerdo al Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.

La ATU, respecto a esta habilitación, es responsable de sustentar, mediante un análisis costo beneficio, la conveniencia de los acuerdos que adopte, para lo cual evalúa las alternativas de solución a las controversias en trámite y la posibilidad de éxito, prefiriendo aquellas que garanticen la continuidad del servicio y la implementación de soluciones en un plazo razonable.

Se prevé que los acuerdos sean suscritos por la ATU a través de su Presidencia Ejecutiva, quien podrá ratificar acuerdos adoptados con anterioridad, siempre que se refieran a controversias surgidas dentro de los últimos doce (12) meses de promulgada la presente norma.

4.2. Respecto a la incorporación del Capitulo V en la Ley N° 30900

La Contabilidad Regulatoria establece principios para la preparación de las cuentas y desarrolla la metodología y recomendaciones sobre la asignación de los costos, ingresos y activos entre los distintos servicios. Asimismo, define los servicios y las partidas de costo, establece los pasos mínimos a seguir por los concesionarios de corredores complementarios en la aplicación de esta metodología y proporciona los formatos que el concesionario debe emplear para presentar la información cuantitativa requerida por el regulador.

La contabilidad regulatoria proporciona una serie de principios y directrices que los concesionarios de los corredores complementarios deben aplicar en la asignación de sus ingresos y gastos a los servicios que ofrece para preservar la no discriminación, la neutralidad y la ausencia de subsidios cruzados. Una correcta asignación de costos es importante para una regulación efectiva, pues el regulador debe velar porque los precios y la rentabilidad de distintas actividades dentro de un mismo negocio reflejen sus costos. Una regulación efectiva define actividades reguladas y actividades no reguladas, simula mecanismos de competencia en actividades reguladas y asegura competencia efectiva en actividades no reguladas.

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA - MTC -

Dir. Gral. de Políticas y Regulación en Transp. Multimodal - DIRECTOR GENERAL - MTC -

A través de la contabilidad regulatoria la empresa regulada informa al regulador y a los usuarios de la rentabilidad de cada una de las actividades (o servicios) reguladas de la empresa. Esto es, la contabilidad regulatoria asigna costos – operativos y de capital - e ingresos a los servicios relevantes definidos por motivos regulatorios. La información relevante para la regulación se obtiene reclasificando la información sobre ingresos y costos de la contabilidad estatutaria de la empresa en servicios o grupos de costo significativos para el regulador -ligados, en general, a la política tarifaria de la empresa. La asignación y valoración de estos costos e ingresos requieren una serie de principios y criterios. Estos principios y criterios configuran la contabilidad regulatoria.

La guía principal para el diseño de la contabilidad regulatoria debe ser el método de regulación de precios. Éste se desarrolla en varias etapas de las cuales las etapas iniciales requieren unos métodos de valoración y asignación de costos que debe reproducir la contabilidad regulatoria.

La contabilidad estatutaria tiene una metodología estandarizada, una larga historia de aplicación, es requerida por los inversores y para la gestión interna, abarca toda la empresa, las categorías de costos son definidas en función de objetivos de gestión y método de valoración de activos flexibles. Por otro lado, la contabilidad regulatoria tiene principios generales que establecen un marco para el suministro de información detallada, cuentan con una historia reciente y aún en evolución, es requerida por el regulador y los usuarios, abarca sólo parte de las actividades de la empresa, las categorías de costos son definidas en función de la estructura de precios y servicios de acceso y el método de valoración es definido por el regulador según los objetivos regulatorios por él marcados. Los principios de contabilidad estatutaria se aplican por defecto y no sustituyen la obligación de llevar contabilidad estatutaria[11].

Los objetivos de la contabilidad regulatoria son distintos a los de la contabilidad estatutaria. Mientras esta última se organiza con el objetivo de apoyar la gestión e información a inversores, la contabilidad regulatoria se orienta, fundamentalmente a comprobar si los supuestos de regulación de precios por servicios son consistentes con los costos reales, obtener información por servicios para revisar regulación de precios, detección de comportamiento anticompetitivo o discriminatorio, posible apoyo a regulación "benchmarking", informar a usuarios y otras partes interesadas, entre otros[12].

La contabilidad regulatoria es un pilar fundamental para garantizar la transparencia y equidad en la gestión económica de los servicios concesionados, como los corredores complementarios del SIT. En este contexto, la contabilidad regulatoria se aplica para asegurar que los ingresos y costos asociados a estos corredores sean asignados de manera adecuada, evitando prácticas de discriminación o subsidios cruzados que puedan distorsionar la competencia o afectar la sostenibilidad financiera de las concesiones.

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA - MTC
Dir. Gral. de Políticas y Regulación en Transp. Multimodal - MTC
DIRECTOR GENERAL

[11] Exposición de Motivos del Manual de Contabilidad Regulatoria para el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 013-2001-CD/OSITRAN.

[12] Op cit., Manual de Contabilidad Regulatoria para el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

En el caso específico de los corredores complementarios, la aplicación de la contabilidad regulatoria es crucial para la fijación y revisión de tarifas, así como para la determinación de subsidios y compensaciones. En ese sentido, la incorporación del "Plan de Contabilidad Regulatoria" como un instrumento técnico normativo permitirá regular la aplicación de un costeo basado en actividades del servicio público de transporte terrestre, asegurando que las tarifas reflejen los costos reales del servicio y evitando cualquier distorsión que pueda surgir por la falta de información precisa y auditada.

Finalmente, el esquema de contabilidad regulatoria se potencia sobre la base de un esquema de acreditación de la información presentada por los concesionarios, así como de conocimiento de su estructura empresarial. Este esquema no es nuevo en el ordenamiento nacional, siendo que, por ejemplo, con fines de fomento de la competencia en mercados, INDECOPI prevé un esquema de supervisión similar.[13] Este esquema se establece para limitar comportamientos estratégicos por parte de las empresas reguladas, en la forma de declaraciones de gastos asociados con empresas vinculadas pero que no vienen siendo reguladas directamente. De esta manera se otorga a la autoridad competente de herramientas para asegurar la eficiencia y eficacia del uso de los recursos públicos.

En esa línea, la implementación del "Plan de Contabilidad Regulatoria" permite a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) ejercer un control más riguroso sobre los costos operativos, de mantenimiento, de financiamiento y de capital de las concesionarias. Esto no solo facilita la transparencia en la gestión de los contratos de concesión, sino que también asegura que las decisiones tarifarias se basen en datos reales y auditados, minimizando los riesgos de manipulación contable y garantizando la sostenibilidad económica de los corredores complementarios.

Por otra parte, la contabilidad regulatoria es esencial para resolver controversias en materia económica entre las concesionarias y el Estado. La normativa vigente permite que las decisiones sobre fijación y revisión de tarifas, que no están sujetas a arbitraje, puedan ser impugnadas a través del proceso contencioso administrativo. Esto otorga una mayor seguridad jurídica a las decisiones regulatorias y contribuye a la estabilidad y continuidad del servicio público de transporte, evitando posibles conflictos prolongados que puedan afectar a los usuarios.

En efecto, el establecimiento de un régimen de tarifa por parte de la ATU es una función clave que responde a la necesidad de establecer tarifas sostenibles que reflejen los costos reales de operación y mantenimiento del servicio, la cual se ejerce dentro de un régimen contractual. Para lo cual, se requiere de la implementación de un Plan de Contabilidad Regulatoria, que permite una mayor transparencia y precisión en la determinación de tarifas. El desempeño de esta función no presenta duplicidad con OSITRAN, ya que esta última supervisa tarifas en infraestructuras y servicios distintos, mientras que la ATU se enfoca específicamente en las tarifas de los servicios de transporte urbano

[13] Por ejemplo, se puede consultar el literal a) del artículo 2 del Título I del Decreto Legislativo Nº 807.

concesionados dentro del SIT, como es el caso de los Corredores Complementarios.

Finalmente, el análisis de no duplicidad de funciones revela que las precisiones sobre atribuciones de la ATU están diseñadas específicamente para atender la problemática única de los corredores complementarios del SIT. La especialización de la ATU en la regulación y supervisión de estos servicios asegura que no haya traslape con las competencias de otros organismos reguladores, como OSITRAN. Además, las nuevas funciones se integran de manera coherente dentro del marco institucional de la ATU, fortaleciendo su capacidad para gestionar de manera eficiente y sostenible los contratos de concesión, en el marco de las facultades delegadas mediante Ley 32089, garantizando así un servicio de calidad para los usuarios del transporte público en Lima y Callao.

4.3. Respecto a la incorporación de un segundo párrafo en la Segunda Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30900

Las políticas públicas son documentos de planificación que permiten analizar, identificar y abordar problemas públicos, estableciéndose un mapa de acciones y actores que puedan abordar los referidos problemas en pro de atender las necesidades de la comunidad.

Bajo dicha premisa, la Segunda Disposición Complementaria Final de la Ley 30900 establece que sea el MEF y el MTC quienes aprueben las políticas y planes de subsidio a favor de estos servicios, privilegiando a los sectores más vulnerables de la colectividad.

Ahora bien, con la presente propuesta normativa se está estipulando que estas políticas y planes comprendan una lógica de concordancia respecto de los contratos de concesión y las modificaciones contractuales de éstas.

Al respecto, la sostenibilidad económica y financiera de los contratos es compatible con una política de subsidios, que busca asegurar la continuidad y calidad del servicio sin alterar la modalidad autofinanciada, siendo que la referida política establece de manera general los subsidios dirigidos al logro de fines relacionados con la política pública del sector, como por ejemplo la atención de determinados grupos de usuarios, manteniendo el equilibrio económico sin generar compromisos adicionales que transformen la naturaleza de los contratos.

4.4. Respecto al artículo 4 del Decreto Legislativo

El artículo 4 del Decreto Legislativo autoriza a la ATU a evaluar los contratos de concesión de los corredores complementarios, para ello, queda en ATU la responsabilidad de sustentar que la modificación contractual es la más beneficiosa para los intereses del Estado y de los usuarios del servicio, bajo un análisis de costo-beneficio, en donde se puedan redistribuir riesgos y adecuar parámetros económico-financieros.

Si bien es cierto, el numeral 58.1 del artículo 58 del Decreto Legislativo 1362 establece que *"el Estado, de común acuerdo con el inversionista, puede modificar el contrato de Asociación Público Privada, manteniendo su equilibrio económico financiero y las condiciones de competencia del proceso de promoción, conforme a las condiciones y requisitos que establece el Reglamento"*, su cumplimiento parte por el hecho de estar regulada en una norma con rango legal, razón por la cual la presente disposición permite excluirse del alcance de la exigencia de mantener el equilibrio económico financiero y las condiciones de competencia del proceso de promoción de las concesiones de los corredores complementarios.

Ello no quita que el proceso de modificación contractual, se rige por las reglas del TUO del Decreto Legislativo N° 1362 y su Reglamento.

Se debe tomar en cuenta la presente disposición se origina en la importancia de mantener la provisión del servicio público de transporte terrestre en Lima y Callao, a efectos de garantizar la continuidad del servicio.

4.5. Respecto al artículo 5 del Decreto Legislativo

Tengamos presente que la informalidad en el servicio de transporte terrestre urbano de personas en Lima y Callao es una problemática pública que debe ser abordada con la finalidad de que el servicio de transporte sea brindado en condiciones de calidad y seguridad.

En atención a ello, resulta razonable implementar acciones para la formalización progresiva del servicio público, de tal forma, en adición a las modificaciones a los contratos de concesión que eventualmente puedan suscitarse, resulta necesario adoptar medidas que permitan mitigar uno lo de los principales riesgos de las concesiones de corredores complementarios, como lo constituye la competencia desleal realizada por quienes realizan transporte informal en las rutas de los corredores.

La promoción de la formalización del servicio de transporte es necesaria para abordar el problema de la competencia desleal que afecta a las concesionarias de los corredores complementarios. Esta función implica la creación de programas y políticas para la profesionalización de conductores y la reducción de la informalidad en el transporte urbano, lo cual es esencial para asegurar la sostenibilidad del servicio concesionado. Esta función es exclusiva de la ATU en el ámbito del SIT, y no se superpone con las competencias de otras entidades, ya que se enfoca en el control y mejora de los servicios concesionados bajo su supervisión.

De manera adicional, como parte de la solución a los problemas informalidad que perjudican la operación de los corredores complementarios, se contempla regímenes que coadyuven a la profesionalización de conductores, buscando incorporarlos hacia el sector formal de los servicios de transporte.

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA - MTC -
Dir. Gral. de Políticas y Regulación en Transp. Multimodal
DIRECTOR GENERAL
MTC

5. EXCEPCIÓN DEL ANÁLISIS DE IMPACTO REGULATORIO – AIR EX ANTE

El numeral 10.1 del artículo 10 del Reglamento que desarrolla el marco institucional que rige el proceso de mejora de la calidad regulatoria y establece los lineamientos generales para la aplicación del análisis de impacto regulatorio Ex Ante, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 063-2021-PCM, relativo al ámbito de aplicación del AIR Ex Ante, ha ordenado que las entidades públicas del Poder Ejecutivo tienen la obligación de realizar el AIR Ex Ante previo a la elaboración de disposiciones normativas de carácter general, cuando establezcan, incorporen o modifiquen reglas, prohibiciones, limitaciones, obligaciones, condiciones, requisitos, responsabilidades o cualquier exigencia que genere o implique variación de costos en su cumplimiento por parte de las empresas, ciudadanos o sociedad civil que limite el otorgamiento o reconocimiento de derechos para el óptimo desarrollo de actividades económicas y sociales que contribuyan al desarrollo integral, sostenible, y al bienestar social.

En el marco de lo dispuesto por el numeral 5 y el sub numeral 18 del numeral 28.1 del artículo 28 del Decreto Supremo N° 063-2021-PCM, por medio del correo electrónico de fecha 10 de septiembre de 2024, remitido al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria (CMCR) declara improcedente del AIR Ex Ante del proyecto normativo.

6. ANÁLISIS DE IMPACTOS CUANTITATIVOS Y/O CUALITATIVOS DEL DECRETO LEGISLATIVO

El SIT enfrenta una serie de problemas regulatorios y operativos, particularmente en los corredores complementarios. La falta de un marco regulatorio adecuado ha permitido que persistan problemas como la competencia desleal por parte de operadores informales, incumplimientos contractuales, y una débil supervisión de los contratos de concesión. Estos factores han afectado la sostenibilidad económica de las concesiones, poniendo en riesgo la continuidad del servicio público de transporte. La normativa vigente, aunque reconoce la necesidad de regular estos aspectos, no proporciona las herramientas suficientes para asegurar la estabilidad y transparencia necesarias en la gestión de estos corredores.

Los cambios propuestos tienen como objetivo fortalecer el marco regulatorio de la ATU para que esta entidad pueda regular de manera más efectiva los contratos de concesión. Se busca establecer un Plan de Contabilidad Regulatoria que permita una mayor transparencia en la fijación y revisión de tarifas, la determinación de subsidios e indemnizaciones, y en general, mejorar la eficiencia y sostenibilidad del SIT.

Precisamente, se realizan precisiones a las funciones de la ATU, tales como la supervisión y fiscalización más rigurosa de los contratos de concesión, la capacidad de evaluar y suscribir acuerdos para el pago de indemnizaciones, la implementación de un Plan de Contabilidad Regulatoria para la fijación y revisión de tarifas, y la promoción de la formalización del transporte informal. Estos ajustes se integran en la Ley N° 30900 y se diseñan para abordar directamente los problemas de sostenibilidad económica, competencia desleal, y transparencia en la gestión de los corredores complementarios.

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA - MTC -

Dir. Gral. de Políticas y Regulación en Transp. Multimodal - DIRECTOR GENERAL - MTC -

La iniciativa propone la incorporación del "Capítulo V: Política Regulatoria en los Contratos de Concesión" en la Ley de la ATU, estableciendo funciones específicas para la regulación económica. Este cambio incluye la creación de un Plan de Contabilidad Regulatoria, que detallará los costos de operación, mantenimiento, financiamiento, y otros elementos financieros críticos para la gestión de las concesiones. Asimismo, se regulará la fijación y revisión de tarifas, limitando los mecanismos de arbitraje para garantizar una mayor predictibilidad y seguridad jurídica en las decisiones regulatorias.

A propósito de la habilitación para la modificación de los contratos de concesión de los corredores complementarios, se efectúan precisiones en el marco regulatorio de la Ley de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao (ATU), esto involucra un impacto en los siguientes actores:

- En primer lugar, el Estado, a través de la ATU, tiene la responsabilidad principal de llevar a cabo la implementación del Plan de Contabilidad Regulatoria y de monitorear su cumplimiento. Esto implica no solo la creación de nuevas normativas y procedimientos, sino también la capacitación del personal, la adaptación de tecnologías y sistemas de información, y la supervisión continua de las empresas concesionarias. El éxito de esta iniciativa dependerá en gran medida de la capacidad del Estado para gestionar estos procesos de manera efectiva, asegurando que se respeten los plazos y objetivos establecidos. En particular, los órganos reguladores y fiscalizadores dentro de la ATU tendrán que adaptar sus procedimientos para asegurar el cumplimiento de las nuevas normativas. Esto incluye la revisión de los mecanismos de control y auditoría, la actualización de los procedimientos de monitoreo, y posiblemente, la reorganización de las responsabilidades dentro de la entidad para gestionar de manera efectiva el nuevo sistema de contabilidad regulatoria. La eficacia de los reguladores en este contexto es crucial para garantizar que el nuevo marco cumpla con sus objetivos de transparencia y eficiencia, y que los actores regulados se adhieran a las normativas establecidas sin recurrir a prácticas que puedan comprometer la equidad y sostenibilidad del sistema de transporte.

- Las empresas concesionarias de los servicios de transporte urbano, en particular los titulares de los corredores complementarios, representan otro actor fundamental. Estas empresas se verán directamente afectadas por la obligación de cumplir con los nuevos requerimientos contables y regulatorios. La adaptación a un sistema de contabilidad más riguroso puede implicar costos adicionales en términos de actualización de sistemas contables, contratación de personal especializado y auditorías continuas. No obstante, estas empresas también podrían beneficiarse de una mayor claridad en la estructura tarifaria y una relación más transparente con el regulador, lo que podría reducir las controversias y mejorar la estabilidad financiera a largo plazo.

- Los usuarios del transporte público son quizás los actores más beneficiados de esta propuesta. La implementación de un marco regulatorio más transparente y eficiente en la fijación de tarifas puede traducirse en tarifas más justas y en un servicio de transporte más confiable y sostenible. Aunque los usuarios no participan directamente en el proceso regulatorio, el impacto

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA - MTC -
Dir. Gral. de Políticas y Regulación en Transp. Multimodal - MTC - PCM
DIRECTOR GENERAL

en su vida diaria podría ser significativo, ya que un sistema de transporte más estable y equitativo mejora su calidad de vida y confianza en los servicios públicos.

Se presenta una tabla con el resumen del análisis de los costos y beneficios:

Actor	Costos (-) y beneficios (+)
Estado (ATU)	- Inversión en la implementación del Plan de Contabilidad Regulatoria, incluyendo la contratación de personal especializado, capacitación y tecnologías necesarias. + Mejora en la capacidad de regulación y fiscalización, lo que lleva a una reducción de las indemnizaciones futuras y una mayor estabilidad en el sistema de transporte. + Reducción en los costos asociados con disputas y la mayor eficiencia en la regulación económica. + Mejora en la confianza pública hacia el sistema de transporte y fortalecimiento institucional de la ATU.
Empresas concesionarias	- Adaptación a los nuevos requerimientos contables, con posibles aumentos en los costos operativos debido a la implementación de un sistema de contabilidad más riguroso. + Claridad en la estructura de costos y una base sólida para la fijación de tarifas, lo que mejora la relación con el regulador y garantiza una mayor estabilidad financiera.
Usuarios del SIT	+ Transparencia en la fijación de tarifas y una mayor previsibilidad en los costos del servicio, lo que aumenta la confianza en el sistema de transporte público.

En el balance, la propuesta legislativa, aunque implica costos significativos en su implementación, tiene el potencial de generar importantes beneficios a largo plazo, tanto en términos de eficiencia económica como de transparencia y confianza hacia la institucionalidad de la ATU. La sociedad, en su conjunto, ganará con un sistema de transporte público más transparente, eficiente y sostenible, lo que justifica plenamente los cambios propuestos.

La situación actual de los contratos de concesión de los corredores complementarios de Lima y Callao enfrenta serios desafíos debido a la presencia de competidores informales que operan en rutas paralelas o incluso en las mismas rutas de los corredores concesionados. Esta competencia informal ha debilitado la exclusividad operativa de las concesionarias, disminuyendo la demanda proyectada de pasajeros y, por ende, afectando la sostenibilidad financiera de estas concesiones. Además, los incumplimientos contractuales y normativos por parte del concedente han exacerbado estos problemas, llevando a la necesidad de indemnizaciones significativas y a la inestabilidad en la provisión del servicio.

Por otro lado, la ciudadanía se enfrenta a diario a elevados tiempos de viaje por congestión, pérdida de vida y deterioro de la salud por contaminación y/o siniestralidad vial, así como a las consecuencias del deterioro de la rentabilidad empresarial de los operadores de servicios de transporte urbano regular que impiden mejora de la calidad de servicios de transporte.

Esos efectos están generados en gran medida debido a que los servicios de transporte masivo y eficiente son insuficientes, poco confiables y sostenibles. Lo

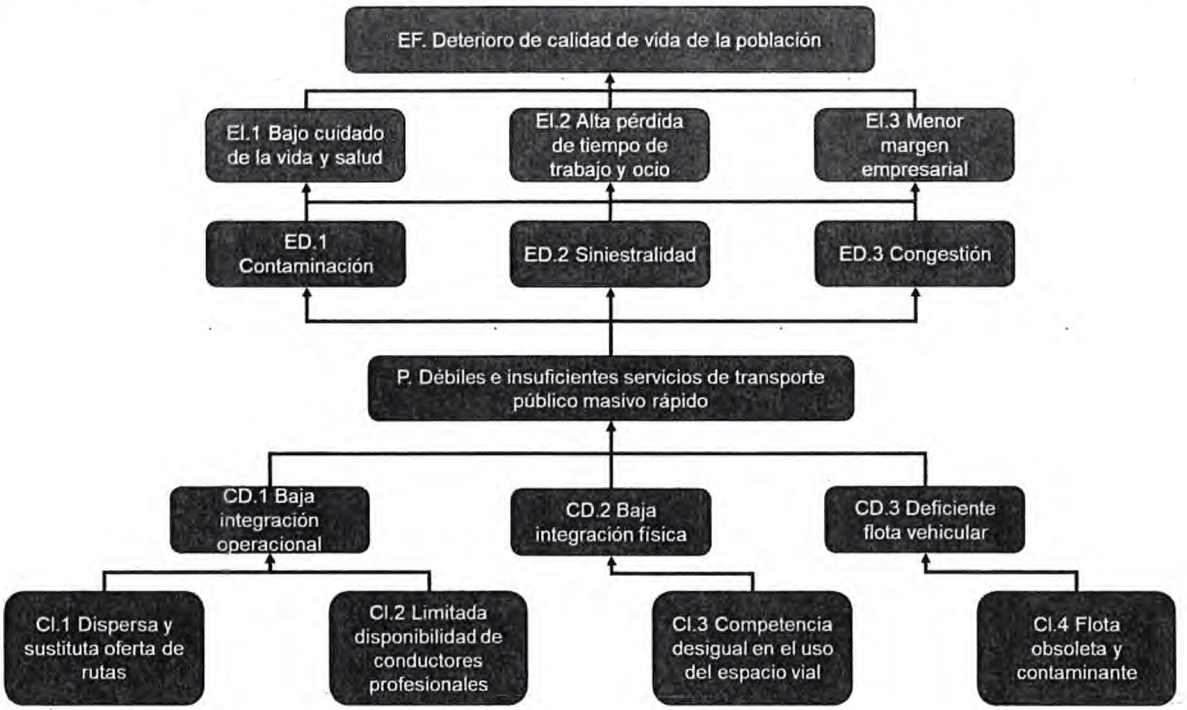
OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA MTC
Dir. Gral. de Políticas y Regulación en Transp. Multimodal DIRECTOR GENERAL MTC

mencionado, es generado, entre otras razones, por la baja integración operacional de los servicios, problemas de integración física de diferentes tipos de movilidad y en gran medida por un parque automotor contaminante y antiguo.

Según datos de la ATU, al año 2024 existen alrededor de 4 mil vehículos actualmente habilitados para el transporte regular de personas que circulan con 15 años o más. De estos vehículos, el 96.85% utilizan diésel.

De esta manera, las medias dispuestas por el presente Decreto Legislativo se alinean con los objetivos de la Política Nacional de Transporte Urbano, como se sustenta a continuación.

Figura N° 1: *problema público relacionado a la oferta de servicio de transporte masivo*



Objetivo de política pública

En el marco a la Política Nacional de Transporte Urbano, existen objetivos a cumplir relacionados a la provisión de sistemas de transporte integrados, que reviertan la problemática descrita.

1. Contar con sistemas de transporte urbano público eficaces para el desplazamiento de las personas.
2. Mejorar la gobernanza del transporte urbano de personas y mercancías.
3. Desarrollar servicios de transporte urbano con adecuada infraestructura, para los usuarios.
4. Satisfacer las necesidades de transporte urbano de la población. en concordancia con el desarrollo urbano

En ese marco, en la siguiente figura se muestra la versión en positivo de la problemática mostrada líneas arriba, que permiten analizar sobre todo la existencia de Medios Fundamentales (MF) que son los que darán pie a acciones concretas de intervención en Lima y Callao, para atender el problema identificado.

Figura N° 2: *Objetivo de mejora de oferta de transporte público masivo*

Alternativas de solución

En función de los medios fundamentales identificados, corresponde plantear las acciones concretas que permitan atender el problema público en el marco de la gestión pública aplicada a la provisión del servicio.

Las acciones identificadas se muestran la figura siguiente, identificándose seis (06) acciones, orientadas asimismo a una lógica de Sistema Integrado de Transporte, dado que la eficiencia del servicio solo puede acercarse a niveles óptimos, dados los recursos, si es que se diseñan las intervenciones con enfoques integrales.

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA - MTC -

Dir. Gral. de Políticas y Regulación en Transp. Multimodal - MTC - DIRECTOR GENERAL

Figura N° 3: Acciones propuestas para enfrentar el problema público

La descripción de cada acción se muestra en la siguiente tabla, que permite una precisión técnica de su alcance en relación al problema:

Tabla N° 1: Descripción de acciones

Acción	Descripción técnica
A.1.1 Promover servicios a través de corredores masivos	Un servicio con frecuencias razonables y estables dentro de un sistema de transporte genera mayor predictibilidad en la decisión de los viajes de los usuarios, lo que ayuda a una mayor fidelidad de la demanda y por tanto mayor sostenibilidad económica. En ese sentido, la lógica corredores de transporte público masivo es una necesidad para la ciudad, ya descrita como propuesta hace 20 años en el Plan Maestro[14] para Lima y Callao realizado por la Agencia de Cooperación del Japón.
A.1.2 Reducir exceso de oferta de rutas y/o servicios ilegales	En la ciudad de Lima y Calla existe un gran porcentaje de rutas que se superponen, o cuyo recorrido genera externalidades negativas al conjunto de rutas que comparten una zona de la ciudad. A ello se suma la presencia de servicios ilegales que, usando vehículos que usan ineficientemente el espacio vial, compiten deslealmente con servicios de transporte público formal. Frente a ello es necesaria la optimización de las rutas de transporte, mediante la actualización de un plan regulador de rutas a mediano plazo, que proyecte una oferta suficiente de servicio público. A ello debe sumarse una fiscalización tecnológica y un proceso sancionador eficiente.
A.2.1 Promover la formación y absorción	En línea con la acción A.1.1, un componente fundamental para la provisión del servicio es la

[14] Ver resumen en https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/11798261_01.pdf

laboral de conductores profesionales	disponibilidad de recurso humano capacitado en las diferentes labores de operación del servicio. Una dimensión fundamental es la conducción de vehículos de servicios de transporte de personas, que, por el tamaño, frecuencias, entre otras características, demanda de conductores profesionales. Para ello, es necesaria la mejora del proceso de licenciamiento de conductores en el país, que en lugar de promover la profesionalización de calidad no ha sido capaz de generarlo, teniendo en la actualidad una brecha negativa en las diferentes modalidades del servicio de transporte de personas y carga.
A.3.1 Priorizar vías y/o carriles	Está referido a la necesidad de contar con vías y/o carriles priorizados (segregación, preferencia de uso, etc.) y con intersecciones con preferencia de paso, de modo que la frecuencia del servicio en cada paradero puede ser razonable y estable en favor de la ciudadanía. La experiencia comparada muestra que países como Chile[15] por ejemplo tiene un porcentaje razonable de sus rutas de transporte público bajo la figura de priorización.
4.1 Incorporar flota BAU	Consiste en la incorporación de flota vehicular *Business As Usual*, lo que implica que la lenta renovación de flota con vehículos que usan combustibles fósiles se mantenga y por tanto, la matriz energética en el transporte urbano se mantenga también, con los impactos ambientales negativos ya conocidos.
4.2 Incorporar flota eléctrica	La industria automotriz a nivel mundial cada vez tiene mayores proporciones de producción de vehículos eléctricos, siendo un proceso que conduce a un uso de nuevas fuentes, en el mejor de los casos, de naturaleza renovable. Dicha flota vehicular muestra mayor eficiencia ambiental, es decir bajas emisiones de gases y/o contaminantes locales. Existe la experiencia mundial, y en particular latinoamericana que muestra cómo gradualmente los sistemas de transporte público usan este tipo de vehículos, teniendo ejemplos a Chile, Colombia y México como los referentes a nivel de América Latina.

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA - MTC

Dir. Gral. de Políticas y Regulación en Transp. Multimodal - MTC - DIRECTOR GENERAL

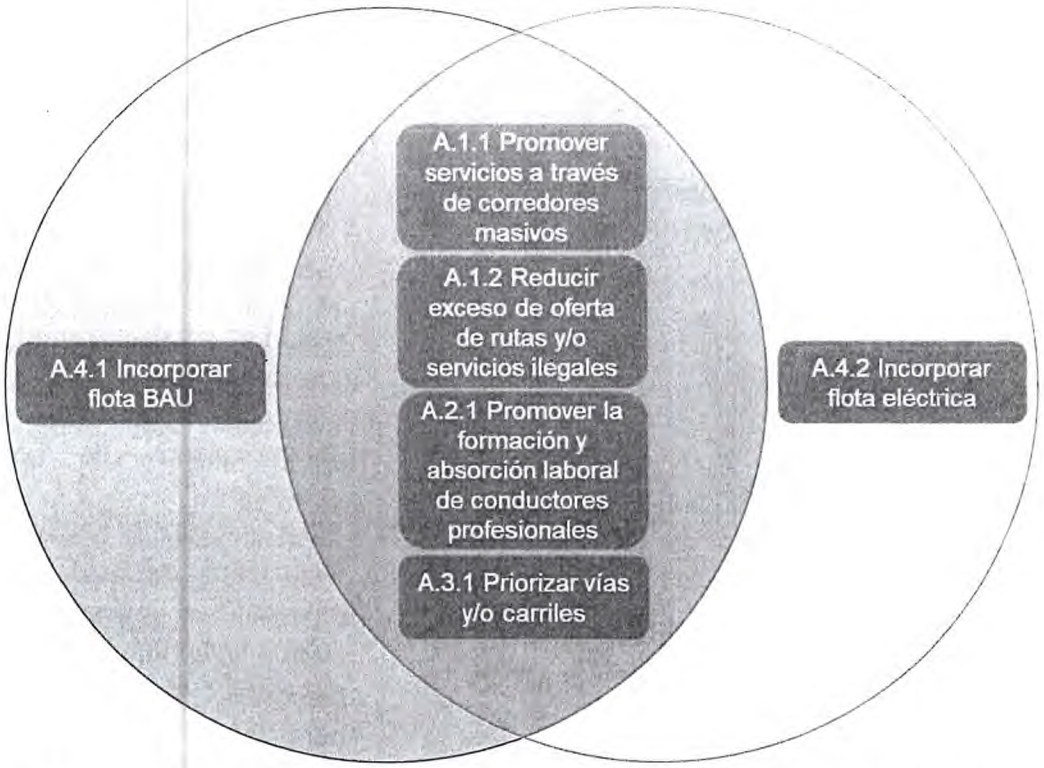
[15] Ver en http://www.fiscalizacion.cl/listado-de-vias-exclusivas-y-pistas-solo-buses-de-la-region-metropolitana/

Por otro lado, amerita realizar un análisis del grado de complementariedad y/o sustituibilidad entre las acciones identificadas, que permita evaluar la existencia de alternativas a la problemática.

En el siguiente gráfico se esquematiza dicho análisis, bajo diagramas de Venn Euler, en los cuales – en el área de intersección – se muestra un nivel de complementariedad entre las acciones A.1.1, A.1.2, A.2.1, A.3.1; mientras que las acciones A.4.1 y A.4.2, situados en las áreas de diferencia de conjuntos muestran un grado alto de sustitución.

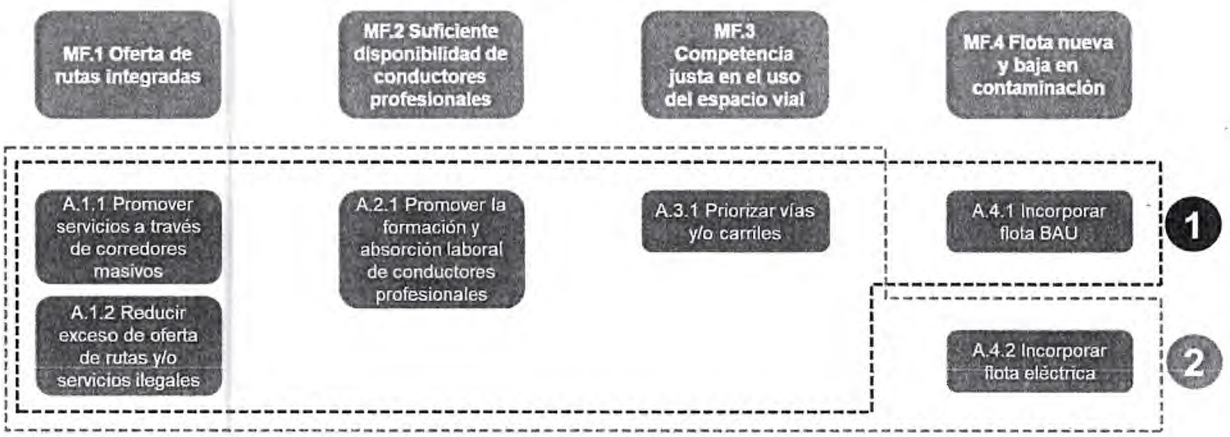
Figura N° 4: Nivel de complementariedad y/o sustituibilidad de las acciones

COMPLEMENTARIEDAD / SUSTITUIBILIDAD



En base a ello se plantean las siguientes alternativas de solución al problema, identificadas con números en la siguiente figura.

Figura N° 5: Definición de alternativas



OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA MTC
DIRECTOR GENERAL Dir. Gral. de Políticas y Regulación en Transp. Multimodal MTC

Propuesta de solución

La alternativa de solución a seleccionar, depende de si se opta por las acciones A.4.1 o A.4.2. Estas actividades del Medio Fundamental 4, es preciso analizar en el marco de su carácter de sustitutos. Para ello se recurre a la matriz de ventajas y desventajas cualitativa siguiente, en la cual conforme a la cantidad y valoración de atributos de cada cuadrante se podrá delimitar.

Tabla N° 2: Análisis de selección de acciones sustitutas

	Ventajas	Desventajas
4.1 Incorporar flota BAU	- Las empresas saben operar este tipo de flota	- Altos niveles de contaminación, mitigable con campañas de eficiencia en la conducción, entre otros de bajo impacto. - Rezago frente a la evolución de la industria automotriz y del transporte público comparado. - Mayor dependencia energética extranjera de la industria, que expone a operadores y el estado a fluctuaciones de precios y mayor incertidumbre, mitigable con fondo de estabilización de precios oneroso.
4.2 Incorporar flota eléctrica	- Aporte a la reducción de contaminación del aire y sonora. - Menor dependencia energética extranjera de la industria, que expone a operadores y el estado a fluctuaciones de precios y mayor incertidumbre.	- Baja elegibilidad financiera de operadores de transporte para financiar, mitigable con intervención pública. - Mayores recursos públicos para la sostenibilidad de la medida, que resultan menores a la rentabilidad económica, social y ambiental de la propuesta. - Las empresas operadoras, desconocen operar este tipo de flota, mitigable con entrenamiento progresivo.

Por consiguiente, como parte de las medidas de aseguramiento de la sostenibilidad de los Corredores Complementarios, la propuesta contempla aprobar medidas que permitan que la ATU licite, mediante un procedimiento especial, autorizar flota vehicular eléctrica, alternativa de solución alineada con la Política Nacional de Transporte Urbano.

Cabe resaltar que, a nivel internacional, en la región somos, junto con Guatemala y después de Paraguay, el país con una menor cantidad de buses eléctricos registrados. Chile es la nación que lleva la delantera con 2,446 buses divididos en 7 regiones, principalmente en Santiago; seguido de Colombia con 1,590 buses eléctricos divididos en 3 regiones:

País	Número de buses eléctricos
Chile	2,446
Colombia	1,590
México	752
Brasil	578
Ecuador	106
Argentina	99
Uruguay	82
Barbados	49
Venezuela	45
Perú	8
Guatemala	8
Paraguay	2

Así, queda como responsabilidad para el Perú priorice el uso de energías limpias para el transporte masivo de personas.

Conforme al análisis de acciones realizado se concluye que la alternativa seleccionada es la número 2, que incluye la acción de incorporación de flota eléctrica en la provisión del servicio de transporte público (un número considerable apuntando a una totalidad de la flota), en la medida que las ventajas resultan de mayor rentabilidad social, dada la implementación de las otras acciones.

Tabla N° 3: Componentes de alternativa seleccionada

1.1 Promover servicios a través de corredores masivos
1.2 Reducir exceso de oferta de rutas y/o servicios ilegales
2.1 Promover la formación y absorción laboral de conductores profesionales
3.1 Priorizar vías y/o carriles
4.2 Incorporar flota eléctrica

Mecanismo de implementación

En base a la selección de la segunda alternativa del presente análisis, corresponde establecer el mecanismo de institucionalización a través de la regulación y la política pública.

En cuanto a la regulación, es necesario que las acciones seleccionadas se traduzcan en disposiciones que se resumen en la siguiente tabla:

Tabla N° 4: Disposiciones regulatorias para implementar la alternativa seleccionada

Acción seleccionada	Propuesta de alcance de disposición regulatoria
1.1 Promover servicios a través de corredores masivos	- **Licitación de corredores con flota eléctrica** Establecer un procedimiento de licitación especial de concesiones de corredores complementarios con flota eléctrica, conforme a las necesidades del Plan Regulador de Rutas de la ciudad. La licitación prioriza a los titulares de las autorizaciones de las rutas afectadas por la concesión.
4.2 Incorporar flota eléctrica	
1.2 Reducir exceso de oferta de rutas y/o servicios ilegales	- **Reducción de competencia desleal** Desarrollar los mecanismos o políticas para la reducción de la competencia desleal a la prestación del servicio público de transporte terrestre regular de personas por parte de los Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao. - **Priorización del tránsito para el transporte público** Establecer que ATU queda habilitada para la gestión del tránsito, incluyendo la gestión vial que sea necesaria para ello, para garantizar la prioridad del transporte público masivo.
3.1 Priorizar vías y/o carriles	
2.1 Promover la formación y absorción laboral de conductores profesionales	- **Formalización de conductores** Promover en forma gradual de manera progresiva la profesionalización de nuevos conductores para la prestación del referido servicio público.

Análisis costo beneficio

Se identifican los siguientes beneficios de la intervención con la alternativa seleccionada:

- Reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes locales
- Reducción de siniestralidad por causa de desperfecto mecánico producto de la mayor antigüedad vehicular
- Optimización del uso del espacio vial producto del uso de vehículos de mayor capacidad de pasajeros
- Reducción de tiempos de viaje
- Reducción de contaminación sonora
- Reducción de déficit comercial en la balanza de combustibles
- Mayores márgenes de rentabilidad

Respecto al costo, el principal y de mayor gravitación es el destino de recursos públicos adicionales para promover la mejora de los servicios de transporte masivo.

- Mayor apalancamiento o subsidio público del transporte público

El balance de beneficios-costos será positivo en la medida que los beneficios no solo monetarios sino ambientales y sociales es mayor.

7. ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LA VIGENCIA DEL DECRETO LEGISLATIVO EN EL ORDENAMIENTO JURIDICO

El presente Decreto Legislativo se enmarca en lo dispuesto por el sub numeral 2.1.22 del numeral 2.1 del artículo 2 de la Ley N° 32089, que faculta al Poder Ejecutivo legislar en materia de fortalecimiento, simplificación y calidad regulatoria en materia de inversión pública, privada y público-privada, y gestión de servicios públicos.

Se modifica el literal o) del artículo 6 y se incorpora el literal l) al artículo 4, el Capítulo V y se incorpora un segundo párrafo a la Segunda Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).

***

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA - MTC -

Dir. Gral. de Políticas y Regulación en Transp. Multimodal
DIRECTOR GENERAL
- MTC -

El Peruano Peru Fecha: 28/09/2024 02:36

produce) el mismo día de su publicación en el diario oficial El Peruano.

Artículo 17.- Refrendo
El presente Decreto Legislativo es refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros y el Ministro de la Producción.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA.- Aprobación del Reglamento de Organización y Funciones del IMARPE
Mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministro de la Producción, a propuesta del IMARPE, se aprueba el Reglamento de Organización y Funciones del Instituto del Mar del Perú - IMARPE, dentro de un plazo no mayor de ciento veinte (120) días calendario, contados a partir de la entrada en vigencia del presente Decreto Legislativo.

SEGUNDA.- Opinión técnica del IMARPE en materia de pesca y acuicultura
Se requiere de la opinión técnica previa favorable del IMARPE como requisito para tramitar la aprobación o modificación de una ley o norma con rango de legal que regule materias de pesca y acuicultura, en el marco de las competencias institucionales del IMARPE.

TERCERA.- Régimen Laboral
El personal del IMARPE mantiene su régimen laboral de la actividad privada y los beneficios que correspondan, en tanto se implemente el régimen del Servicio Civil en la entidad u otro régimen aplicable que se establezca por ley. Asimismo, el tránsito voluntario de los servidores hacia el régimen del servicio civil, se efectúa conforme a lo establecido por la Ley N°30057, Ley del Servicio Civil y sus normas conexas.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

ÚNICA.- Normatividad aplicable en tanto se aprueba el nuevo Reglamento de Organización y Funciones del IMARPE
En tanto se apruebe el nuevo Reglamento de Organización y Funciones (ROF) del IMARPE, dicha entidad continuará desarrollando sus actividades, aplicando el ROF vigente, en cuanto no se oponga a las nuevas disposiciones aprobadas en el presente Decreto Legislativo.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

ÚNICA.- Derogación
Derogar el Decreto Legislativo N° 95, Ley del Instituto del Mar del Perú - IMARPE; y, el Decreto de Urgencia N° 015-2020, Decreto de Urgencia que modifica el Decreto Legislativo N°95, Ley del Instituto del Mar del Perú – IMARPE, para la mejora y el fortalecimiento del rol y la gestión institucional.

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla, dando cuenta al Congreso de la República.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veinticinco días del mes de setiembre del año dos mil veinticuatro.

DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA
Presidenta de la República

GUSTAVO LINO ADRIANZÉN OLAYA
Presidente del Consejo de Ministros

SERGIO GONZALEZ GUERRERO
Ministro de la Producción

2329856-1

DECRETO LEGISLATIVO Nº 1678

LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

Que, mediante Ley N° 32089, Ley que delega en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar en materias de reactivación económica, simplificación y calidad regulatoria, actividad empresarial del Estado, seguridad ciudadana y defensa nacional, el Congreso de la República delega en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar, entre otros, en materia de fortalecimiento, simplificación y calidad regulatoria en materia de inversión pública, privada y público-privada, y gestión de servicios públicos, por el plazo de noventa (90) días calendario, contados a partir de la entrada en vigor de ley referida;

Que, el subnumeral 2.1.22 del numeral 2.1 del artículo 2 del citado dispositivo legal, establece que el Poder Ejecutivo está facultado para legislar en materia de fortalecimiento, simplificación y calidad regulatoria en materia de inversión pública, privada y público-privada, y gestión de servicios públicos, a fin de garantizar la continuidad del servicio público de transporte terrestre regular de personas que se presta en los corredores complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, sin afectar términos contractuales, salvo acuerdo de partes;

Que, se advierte la necesidad de aprobar disposiciones que garanticen la continuidad del servicio público de transporte terrestre regular de personas que prestan las concesiones de corredores complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, cuya sostenibilidad económica y financiera viene siendo afectada, entre otros factores, por la informalidad en el transporte, y de cual la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) es parte concedente, en virtud a las adendas de cesión de posición contractual, mediante las cuales el Instituto Metropolitano Protransporte de Lima (Protransporte) cedió su posición contractual en calidad de Concedente a favor de la ATU, en el marco de la Duodécima Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU);

Que, con la finalidad de lograr una solución integral y sostenible ante el problema antes indicado, resulta necesario habilitar a la ATU a negociar, acordar y suscribir con las empresas concesionarias, adendas de modificación a los referidos Contratos de Concesión de los Corredores Complementarios, empleando mecanismos de sostenibilidad económico financiera en dichos contratos, privilegiando en todo momento el interés de los usuarios y el uso eficaz y eficiente de los recursos públicos con la finalidad de garantizar la continuidad del servicio público de transporte terrestre regular de personas que se presta en los corredores complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao;

Que, en virtud del numeral 18 del inciso 28.1 del artículo 28 del Reglamento que desarrolla el Marco Institucional que rige el Proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria y establece los Lineamientos Generales para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio (AIR) Ex Ante, aprobado por el Decreto Supremo N° 063-2021-PCM, el presente Decreto Legislativo se considera excluido del alcance del AIR Ex Ante, al encontrarse fuera de los supuestos establecidos en el numeral 10.1 del artículo 10 del referido Reglamento, conforme lo ha señalado la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria (CMCR) de la Presidencia del Consejo de Ministros;

De conformidad con lo establecido en el artículo 104 de la Constitución Política del Perú; y, en el ejercicio de las facultades delegadas en el subnumeral 2.1.22 del numeral 2.1 del artículo 2 de la Ley N° 32089, Ley que delega en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar en materias de reactivación económica, simplificación y calidad regulatoria, actividad empresarial del Estado, seguridad ciudadana y defensa nacional;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros; y,

Con cargo a dar cuenta al Congreso de la República;

Ha dado el Decreto Legislativo siguiente

DECRETO LEGISLATIVO QUE GARANTIZA LA CONTINUIDAD DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE REGULAR DE PERSONAS QUE SE PRESTA EN LOS CORREDORES COMPLEMENTARIOS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DE LIMA Y CALLAO

Artículo 1.- Objeto

El presente Decreto Legislativo tiene por objeto establecer medidas que garanticen la continuidad del servicio público de transporte terrestre regular de personas que se presta en los Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, así como la sostenibilidad económica y financiera de los contratos de concesión de dichos corredores.

Artículo 2.- Modificación del literal o) del artículo 6 de la Ley Nº 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)

Modificar el literal o) del artículo 6 de la Ley Nº 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), el cual queda redactado conforme al siguiente texto:

"*Artículo 6. Funciones de la ATU*

La ATU, dentro del ámbito de su competencia, ejerce las siguientes funciones:

(...)

o. ***Ejercer el rol de entidad pública titular de proyecto de asociación público privada, lo que incluye*** *supervisar y fiscalizar el cumplimiento de los contratos de concesión que haya celebrado, sin perjuicio de las competencias a cargo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público;* ***así como participar en las controversias, evaluar, determinar, suscribir y ejecutar acuerdos de pago de obligaciones, incluso de indemnizaciones, derivadas de acuerdos de trato directo conforme a lo establecido en los respectivos contratos y el marco legal vigente.***"

Artículo 3.- Incorporación del literal l) al artículo 4, el Capítulo V y el segundo párrafo en la Segunda Disposición Complementaria Final a la Ley Nº 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)

Incorporar el literal l) al artículo 4, el Capítulo V y el segundo párrafo en la Segunda Disposición Complementaria Final a la Ley Nº 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)

"*Artículo 4. Definiciones y referencias*

Para los efectos de la aplicación de la presente ley, se tienen en cuenta las siguientes definiciones y referencias:

(...)

l. Plan de Contabilidad Regulatoria: Instrumento técnico normativo que tiene por objetivo establecer los parámetros de registro de la información contable de las entidades prestadoras del servicio público de transporte terrestre de personas a través de concesiones, con fines de fijación, revisión y modificación de tarifas, determinación de subsidios, entre otros."

"Capítulo V: POLÍTICA REGULATORIA EN LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN

Artículo 19. Plan de Contabilidad Regulatoria

19.1 El Plan de Contabilidad Regulatoria es elaborado por la unidad de organización especializada en regulación económica y aprobado por Consejo Directivo a propuesta del Presidente Ejecutivo de la ATU.

19.2 El Plan de Contabilidad Regulatoria prevé como mínimo el registro y acreditación de los costos de operación (incluyendo costos laborales directos e indirectos), los costos de mantenimiento, los costos de financiamiento del capital de trabajo y del endeudamiento de largo plazo, la depreciación, los impuestos directos e indirectos y la remuneración sobre el costo del capital invertido (costo de oportunidad del patrimonio invertido) en el servicio público de transporte regular de personas bajo la modalidad de concesión.

19.3 La ATU aprueba los procedimientos, plazos y medios en que los concesionarios presentan y mantienen una contabilidad regulatoria con cuentas separadas con relación a los servicios prestados y cuentas consolidadas respecto al negocio en su totalidad, observando el secreto bancario. Con fines de acreditación de la información que sustenta la contabilidad regulatoria, la ATU tiene la facultad de exigir a los concesionarios la exhibición y/o presentación de todo tipo de documentos que sustenten ingresos, costos y gastos, así como solicitar información referida a la organización, los negocios, el accionariado y la estructura de propiedad de los mismos.

Artículo 20. Régimen tarifario

20.1 La ATU establece los lineamientos aplicables para el ejercicio de las funciones establecidas en el inciso t) del artículo 6 y en la Segunda Disposición Complementaria Final de la presente norma.

Para tal efecto se utiliza la información financiera auditada semestralmente, en el marco del Plan de Contabilidad Regulatoria aprobado por la ATU.

20.2 La ATU puede establecer parámetros de eficiencia sólo en la determinación de los costos de operación y mantenimiento.

20.3 Para efectos de la remuneración de la inversión, la ATU determina la base de activos a ser remunerados (BAR) establecidos en la fijación de la tarifa; o los BAR incorporados en las revisiones tarifarias futuras, como consecuencia de inversiones futuras.

Artículo 21. Controversias en materia de regulación económica

21.1 Las decisiones respecto a la fijación, revisión y modificación de las tarifas del servicio público de transporte terrestre regular de personas no están sujetas a trato directo ni arbitraje; sin embargo, pueden ser impugnadas a través del proceso contencioso administrativo.

21.2 Tratándose de supuestos distintos a los establecidos en el párrafo precedente, los mecanismos de solución de controversias son trato directo y arbitraje.

21.3 Los tribunales arbitrales que resuelvan las controversias en materia de regulación económica son conformados por especialistas que cumplan con los requisitos establecidos en el Reglamento de la presente norma."

"*DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES*

(...)

SEGUNDA. Política de subsidios

Con el propósito de garantizar la sostenibilidad de los servicios de transporte terrestre de personas que se orienten hacia la movilidad dentro de un Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas aprobarán, en el plazo de noventa días calendario desde la entrada en vigencia de la presente ley, las políticas y planes de subsidio a favor de estos servicios, privilegiando a los sectores más vulnerables de la colectividad.

Los contratos de concesión y las modificaciones contractuales son acordes con los objetivos de la Política de Subsidios del Transporte Urbano de Pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao; dicha política se desarrolla sobre la base de costos a valor de mercado."

Artículo 4.- Evaluación de los Contratos de Concesión de los Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao

4.1 Autorizar a la ATU para negociar y acordar modificaciones a los contratos de concesión de los Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, que incorporen una solución integral a la problemática existente y garanticen la continuidad del servicio, el Valor por Dinero y la sostenibilidad económica y financiera de dichos contratos.

4.2 La ATU sustenta, luego de un análisis costo-beneficio de escenarios, que la opción elegida y plasmada en la propuesta de modificación contractual es la más beneficiosa para los intereses del Estado y de los usuarios de los Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao.

4.3 Como parte de las modificaciones contractuales propuestas, las partes pueden redistribuir riesgos y modificar parámetros económico-financieros, incluyendo tarifas y/o subsidios, entre otros aspectos, con la finalidad de lograr la sostenibilidad económica y financiera del respectivo contrato.

4.4 Sin perjuicio de las demás competencias del Ministerio de Economía y Finanzas a las que se refiere el numeral 5.6 del artículo 5 del TUO del Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, para la evaluación del equilibrio económico financiero no resulta aplicable el numeral 58.1 del artículo 58 del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1362 Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 195-2023-EF, respecto a dicha materia.

4.5 En todo lo no regulado en la presente disposición son aplicables las disposiciones del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1362 Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 195-2023-EF y su Reglamento.

4.6 La Contraloría General de la República efectúa el control concurrente de las acciones y la eventual suscripción de modificaciones contractuales que se realicen al amparo de la presente norma, en el marco de la Ley N° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República y sus modificatorias.

Artículo 5.- Promoción de la profesionalización de nuevos conductores y lucha contra la informalidad

La ATU, en concordancia con los lineamientos de política que apruebe el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprueba planes y programas para la reducción de la competencia desleal a la prestación del servicio público de transporte terrestre regular de personas.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, promueve, en forma gradual y de manera progresiva la profesionalización de nuevos conductores para la prestación del servicio público de transporte de personas; como parte de dichos mecanismos se aprueban regímenes temporales para la promoción de la profesionalización de conductores.

Artículo 6.- Financiamiento

Lo dispuesto en el presente Decreto Legislativo se financia con cargo al presupuesto institucional y en función a la capacidad presupuestal de la ATU.

Artículo 7.- Refrendo

El presente Decreto Legislativo es refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros, el Ministro de Economía y Finanzas y el Ministro de Transportes y Comunicaciones.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA.- Autorización excepcional para suscripción de acuerdos

Autorizar excepcionalmente a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao para que de manera extraordinaria evalúe, determine y suscriba acuerdos complementarios para el pago de indemnizaciones vinculadas a la ejecución de los contratos de concesión de Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao.

La ATU es responsable de sustentar, mediante un análisis costo beneficio, la conveniencia de los acuerdos que adopte, para lo cual evalúa las alternativas de solución a las controversias en trámite y la posibilidad de éxito, prefiriendo aquellas que garanticen la continuidad del servicio y la implementación de soluciones en un plazo razonable.

Los acuerdos son suscritos por la ATU a través de su Presidente Ejecutivo, quien puede ratificar acuerdos adoptados con anterioridad, siempre que se refieran a controversias surgidas dentro de los últimos doce (12) meses de promulgada la presente norma y se cumpla lo establecido en la presente disposición.

Lo dispuesto en la presente disposición tiene vigencia hasta la suscripción de los acuerdos de modificación contractual en virtud de lo previsto en el artículo 4 de la presente norma.

SEGUNDA.- Incorporación de mecanismos de sostenibilidad económica financiera

Los mecanismos de sostenibilidad económica financiera previstos en el literal l) del artículo 4, el Capítulo V y en el segundo párrafo de la Segunda Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), solamente son aplicables en caso de que se acuerden como parte de las modificaciones contractuales a los contratos de concesión de los corredores complementarios a los que hace referencia el artículo 4 del presente Decreto Legislativo.

TERCERA.- Promoción de la electromovilidad en corredores complementarios

En el plazo de treinta (30) días hábiles contados a partir del día siguiente de la publicación del presente Decreto Legislativo, la ATU aprueba, mediante Resolución de Presidencia Ejecutiva, el inicio de las acciones necesarias para el desarrollo de corredores complementarios con flota eléctrica, a ser implementada en el plazo máximo de un año de la vigencia de la presente norma, conforme a las necesidades de su Plan Regulador de Rutas y, cuando se trate de Asociaciones Público Privadas, conforme a lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1362. En el mismo instrumento la ATU aprueba un procedimiento especial para otorgamiento de autorizaciones.

CUARTA.- Actualización de la Política de Subsidios del Transporte Urbano de Pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el plazo de noventa (90) días hábiles contados a partir del día siguiente de la publicación del presente Decreto Legislativo, actualiza la Política de Subsidios del Transporte Urbano de Pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao, a efectos de incorporar medidas para la implementación del artículo 4 del presente Decreto Legislativo, así como para asegurar la sostenibilidad económica y financiera de los contratos de concesión de los corredores complementarios.

QUINTA.- Actualización del Reglamento de la ATU y otros instrumentos de gestión

En el plazo de noventa (90) días hábiles contados a partir del día siguiente de la publicación del presente Decreto Legislativo, la ATU presenta al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la propuesta de Decreto Supremo que adecue el Reglamento de la Ley N° 30900,

Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) y la propuesta de modificación de su Reglamento de Organización y Funciones, de acuerdo a lo establecido en la presente norma. Asimismo, en el mismo plazo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante resolución ministerial, aprueba los lineamientos de política a los que hace referencia el artículo 5 del presente Decreto Legislativo.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

ÚNICA.- Las disposiciones establecidas en el artículo 4 de la presente norma son aplicables para los contratos de concesión vigentes de los Corredores Complementarios.

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla, dando cuenta al Congreso de la República.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veinticinco días del mes de setiembre del año dos mil veinticuatro.

DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA
Presidenta de la República

GUSTAVO LINO ADRIANZÉN OLAYA
Presidente del Consejo de Ministros

WALTER ENRIQUE ASTUDILLO CHÁVEZ
Ministro de Defensa
Encargado del despacho del
Ministerio de Economía y Finanzas

RAÚL PÉREZ REYES ESPEJO
Ministro de Transportes y Comunicaciones

2329856-2

DECRETO LEGISLATIVO Nº 1679

LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

Que, el Congreso de la República, a través de la Ley Nº 32089, Ley que delega en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar en materias de reactivación económica, simplificación y calidad regulatoria, actividad empresarial del Estado, seguridad ciudadana y defensa nacional, delega facultades para legislar al Poder Ejecutivo por el plazo de noventa (90) días calendario;

Que, el numeral 2.1.20 del artículo 2 de la citada Ley Nº 32089, faculta al Poder Ejecutivo para legislar en materia de Fortalecimiento, simplificación y calidad regulatoria en materia de inversión pública, privada y público-privada, y gestión de servicios públicos, para reforzar las acciones y establecer medidas especiales para la preservación del patrimonio cultural de la nación de propiedad, administración o competencia del Ministerio de Cultura a nivel nacional;

Que, el artículo 21 de la Constitución Política del Perú de 1993, establece que los yacimientos y restos arqueológicos, expresamente declarados bienes culturales y provisionalmente los que se presumen como tales, son Patrimonio Cultural de la Nación, independientemente de su condición de propiedad privada o pública, encontrándose protegidos por el Estado;

Que, en el mismo sentido, de acuerdo al numeral 1.1 del artículo 1 de la Ley Nº 28296, Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación, son bienes del patrimonio cultural inmueble los edificios, obras de infraestructura, paisajes e itinerarios culturales, lugares, sitios, espacios, ambientes, yacimientos, zonas, conjuntos monumentales, centros históricos, centros industriales y demás construcciones, o evidencias materiales resultantes de la vida y actividad humana urbanos y/o rurales, aunque estén constituidos por bienes de diversa antigüedad o destino y que tengan valor arqueológico, arquitectónico, histórico, religioso, etnológico, artístico, militar, social, antropológico, vernacular, tradicional, científico, intelectual, tecnológico, industrial, simbólico o conmemorativo, su entorno paisajístico y los sumergidos en zonas acuáticas del territorio nacional;

Que, de acuerdo a los artículos I, II y III del Título Preliminar, y el artículo 4 de la Ley Nº 28296, Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación, corresponde al Estado garantizar la defensa, protección, régimen legal y el destino de los bienes que constituyen el Patrimonio Cultural de la Nación; en ese contexto, la norma regula la propiedad privada de bienes culturales muebles e inmuebles integrantes del Patrimonio Cultural de la Nación, y establece las restricciones, limitaciones y obligaciones que dicha propiedad implica;

Que, los predios y/o bienes inmuebles del Patrimonio Cultural vienen siendo afectados por ocupaciones ilegales, los cuales constituyen un grave peligro para su integridad, toda vez que generan daños importantes en su interior o permiten la ejecución de intervenciones que ponen en riesgo la reversibilidad de la afectación, convirtiéndola posiblemente en irreparable o peor aún genera la destrucción del patrimonio cultural;

Que, frente a dicha situación, se requiere de un marco normativo especial que fortalezca la gestión del Ministerio de Cultura respecto de estos predios y/o bienes inmuebles que son de interés público, a través de un procedimiento específico, simple y eficaz que permita una intervención inmediata para la recuperación extrajudicial de los predios y/o bienes inmuebles del patrimonio cultural de la nación que resulten afectados por ocupaciones ilegales;

Que, si bien a la fecha se encuentra vigente la Ley 30230, Ley que establece medidas tributarias, simplificación de procedimientos y permisos para la promoción y dinamización de la inversión en el país, la cual establece un procedimiento para la recuperación extrajudicial de predios del Estado; dicha norma solo establece un régimen general aplicable a todas las entidades del estado, sin especificaciones especiales en función al tipo de bien a recuperar, situación que, en el caso concreto de los predios y/o bienes inmuebles del patrimonio cultural, resulta contraproducente. En efecto, dicha norma restringe la competencia para formular la solicitud de auxilio policial y la ejecución de la recuperación extrajudicial únicamente al Procurador Público de la entidad; y, exige que la propiedad o administración del bien se realice con una serie de documentos que tornan el proceso más engorroso e impracticable;

Que, resulta necesario aprobar un procedimiento especial que garantice una actuación oportuna y de mayor alcance a nivel nacional cuando se trate de ocupaciones ilegales en predios y/o bienes inmuebles integrantes del Patrimonio Cultural de la Nación, que reconozca la posibilidad de que el Procurador Público de la entidad pueda delegar la ejecución de la recuperación extrajudicial a las Direcciones Desconcentradas de Cultura del Ministerio de Cultura, conforme a lo establecido en el numeral 7 del artículo 33 del Decreto Legislativo 1326, Decreto Legislativo que reestructura el Sistema Administrativo de Defensa Jurídica del Estado y crea la Procuraduría General del Estado y el numeral 15.5 del artículo 15 de su Reglamento, aprobado mediante Decreto Supremo 018-2019-JUS;

Que, asimismo, se requiere de un procedimiento eficiente, en el que las exigencias documentarias como las acciones a desarrollar sean los esenciales; esto, con la finalidad de evitar que el daño ocasionado a los predios y/o bienes inmuebles integrantes del Patrimonio Cultural, como consecuencia de las ocupaciones ilegales, se incremente o se torne en irreparable debido al paso del tiempo;

En virtud al numeral 18 del inciso 28.1 del artículo 28 del Reglamento que desarrolla el Marco Institucional que rige el Proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria y establece los Lineamientos Generales para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante, aprobado por Decreto Supremo Nº 063-2021-PCM, el presente decreto legislativo se considera excluido del alcance del AIR Ex