



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 8311/2023-CR, que propone la "Ley que promueve la construcción y operación de infraestructura complementaria vial por los gobiernos locales"

COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA PERIODO ANUAL DE SESIONES 2024-2025

Señor Presidente:

Ha sido remitido para dictamen de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera el Proyecto de Ley 8311/2023-CR, del Grupo Parlamentario Cambio Democrático- Juntos por el Perú, a iniciativa del Congresista Víctor Cutipa Ccama, que propone aprobar "Ley que promueve la construcción y operación de infraestructura complementaria vial por los gobiernos locales".

Luego de la exposición y debate en la Novena Sesión Ordinaria de fecha 12 de marzo de 2025 se acordó por MAYORÍA aprobación del dictamen recaído en el Proyecto de Ley 8311/2023-CR, que propone aprobar la "Ley que promueve la construcción y operación de infraestructura complementaria vial por los gobiernos locales"; con doce (12) votos a favor, de los señores congresistas Ilich Fredy López Ureña, José Enrique Jerí Oré, María del Carmen Alva Prieto, Diego Alonso Bazán Calderón, Jorge Arturo Zeballos Aponte, Álex Antonio Paredes Gonzales, Germán Adolfo Tacuri Valdivia, Adriana Josefina Tudela Gutiérrez, Patricia Rosa Chirinos Venegas, Silvia María Monteza Facho, Luis Gustavo Cordero Jon Tay e Isabel Cortez Aguirre; cuatro (04) votos en contra, de los señores congresistas Rosangella Andrea Barbarán Reyes, Víctor Seferino Flores Ruiz, Raúl Huamán Coronado y Tania Estefany Ramírez García; y cuatro (04) abstenciones, de los señores congresistas María Grimaneza Acuña Peralta, Kelly Roxana Portalatino Ávalos, Raúl Felipe Doroteo Carbajo y Elvis Hernán Vergara Mendoza.

I. SITUACIÓN PROCESAL DE LA PROPUESTA

El Proyecto de Ley 8311/2023-CR ingresó al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 3 de julio de 2024. Ha sido decretado a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera como primera comisión dictaminadora y como segunda comisión dictaminadora a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 3 de julio de 2022.

II. CONTENIDO DE LA PROPUESTA

El Proyecto de Ley 8311/2023-CR tiene por objeto mejorar el acceso del ciudadano al servicio público de transporte terrestre, a través de la construcción y operación de

**Dictamen recaído en el Proyecto de Ley
8311/2023-CR, que propone la "Ley que promueve
la construcción y operación de infraestructura
complementaria vial por los gobiernos locales"**

infraestructura complementaria vial por las municipalidades provinciales y distritales, en forma excepcional y temporal por distorsión de mercado, inacción de la iniciativa privada o insuficiencia en la cobertura de la demanda.

III. MARCO NORMATIVO

- 3.1 Constitución Política del Perú, artículo 58.
- 3.2 Ley de Bases de la Descentralización, Ley 27783.
- 3.3 Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, Ley 27867.
- 3.4 Ley Orgánica de Municipalidades, Ley 27972.

IV. OPINIONES SOLICITADAS

4.1 Presidencia del Consejo de Ministros (PCM)

Mediante Oficio N° 2698-2023-2024-CMRV-CEBFIF-CR de fecha 11 de julio de 2024, se solicitó opinión a la Presidencia del Consejo de Ministros sobre el Proyecto de Ley 8311/2023-CR.

4.2 Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)

Mediante Oficio N° 2697-2023-2024-CMRV-CEBFIF-CR de fecha 11 de julio de 2024, se solicitó opinión al Ministerio de Economía y Finanzas sobre el Proyecto de Ley 8311/2023-CR.

4.3 Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)

Mediante Oficio N° 2699-2023-2024-CMRV-CEBFIF-CR de fecha 11 de julio de 2024, se solicitó opinión al Ministerio de Transportes y Comunicaciones sobre el Proyecto de Ley 8311/2023-CR.

4.4 Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales (ANGR)

Mediante Oficio N° 2700-2023-2024-CMRV-CEBFIF-CR de fecha 11 de julio de 2024, se solicitó opinión a la Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales sobre el Proyecto de Ley 8311/2023-CR.

4.5 Asociación de Municipalidades del Perú (AMPE)

Mediante Oficio N° 2701-2023-2024-CMRV-CEBFIF-CR de fecha 11 de julio de 2024, se solicitó opinión a la Asociación de Municipalidades del Perú sobre el Proyecto de Ley 8311/2023-CR.



**Dictamen recaído en el Proyecto de Ley
8311/2023-CR, que propone la "Ley que promueve
la construcción y operación de infraestructura
complementaria vial por los gobiernos locales"**

V. OPINIONES RECIBIDAS

5.1 Presidencia del Consejo de Ministros (PCM)

Mediante Oficio N° D001777-2024-PCM-SG, la Presidencia del Consejo de Ministros adjunta el Informe N° D0001308-2024-PCM-OGAJ mediante el cual la Oficina General de Asesoría Jurídica de la Presidencia del Consejo de Ministros considera que, la propuesta legislativa 8311/2023-CR no es viable, debido a que, según indica el informe, la propuesta normativa no justifica las medidas respecto a la autorización excepcional a los gobiernos locales (artículos 4, 5 y siguientes) para que construyan y operen temporalmente infraestructura complementaria vial como terminales terrestres y estaciones de ruta en el ámbito urbano y rural en todo el país, teniendo en consideración los criterios de subsidiariedad, provisión y concurrencia reconocidos en la Ley de Bases de la Descentralización, Ley 27783.

Por otro lado, se indica en el informe que el Proyecto de Ley 8311/2023-CR contiene materias que se encuentran dentro del ámbito de competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de acuerdo con lo establecido en la Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ley 29370.

5.2 Asociación de Municipalidades del Perú (AMPE)

Mediante Oficio N° 525-2024-AMPE/P, la Asociación de Municipalidades del Perú adjunta el Informe N° 0182-2024-AMPE/AJ de fecha 16 de agosto de 2024, la Oficina Técnica de Asesoría Jurídica de la Asociación de Municipalidades del Perú opina favorablemente respecto del Proyecto de Ley 8311/2023-CR, debido a que la iniciativa privada no invierte en la construcción de terminales y, aquellos que se han construido, son con dinero del gobierno central o de los gobiernos locales. Asimismo, la iniciativa privada administra y opera un terminal principalmente en ciudades con una población de gran densidad, con importante tráfico de pasajeros y mercancías, y no en ciudades con una población de baja densidad. En estas poblaciones la iniciativa privada no suele construir este tipo de infraestructura.

Finalmente, el artículo 60 de la Constitución, señala el informe, permite la intervención del Estado subsidiariamente cuando se trata de un servicio público. En ese sentido, la iniciativa legal prohíbe la construcción u operación de un terminal a cargo de la municipalidad, si en la zona o circunscripción territorial existe otro terminal terrestre a cargo de la empresa privada, con las mismas características.



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley
8311/2023-CR, que propone la "Ley que promueve
la construcción y operación de infraestructura
complementaria vial por los gobiernos locales"

VI. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA

6.1 La problemática de la infraestructura vial

De acuerdo a un informe del Banco Interamericano de Desarrollo publicado en 2021, la compleja problemática de la infraestructura vial, no solo en el Perú sino en toda América Latina y el Caribe, da origen a una serie de problemas cruciales:

"Conectividad deficiente en zonas remotas: Las regiones rurales y remotas de Perú se ven aquejadas por la carencia de infraestructuras viales adecuadas, lo que plantea un serio obstáculo para que sus residentes accedan a servicios esenciales, tales como educación, atención médica, oportunidades económicas y demás.

Disparidad en el desarrollo regional: La ausencia de infraestructuras eficientes contribuye de manera significativa a las disparidades regionales en el desarrollo. Las regiones con conectividad vial deficiente se ven sometidas a desafíos económicos más acuciantes, lo que acentúa de manera preocupante la desigualdad en la población.

Elevados costos de transporte: La infraestructura vial insuficiente engendra costos de transporte sustancialmente elevados, tanto en lo que respecta al traslado de mercancías como al de personas. Estos costos tienen un efecto dominó en el costo de vida y en la competitividad de los productos peruanos, tanto en los mercados domésticos como en los internacionales.

Restricción al crecimiento económico: Una infraestructura inadecuada frena el potencial de crecimiento económico al poner obstáculos al desarrollo del comercio, el turismo y la exploración de nuevos mercados. Esto también puede tener un impacto adverso en la inversión, repercutiendo directamente en la creación de empleo.

Dificultades en el transporte: La congestión derivada de una infraestructura vial ineficiente, la falta de mantenimiento apropiado de las redes viales y un sistema de transporte ineficaz generan demoras en la circulación de bienes y personas. Estas demoras, a su vez, tienen un impacto negativo en las condiciones de vida de la población y en la productividad del sector laboral"¹.

La problemática de la infraestructura vial es entonces estructural, y como parte de esa problemática encontramos una deficiente infraestructura complementaria vial en Lima.

En efecto, en la ciudad de Lima existen más de trescientos puntos de embarque; sin embargo, solo existen tres terminales terrestres propiamente dichos, que

¹ <https://observatorio.esan.edu.pe/descargables/los-desafios-actuales-de-la-infraestructura-vial-en-peru-propuestas-de-cierre-de-brechas/>.



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley
8311/2023-CR, que propone la "Ley que promueve
la construcción y operación de infraestructura
complementaria vial por los gobiernos locales"

agrupan a diversas empresas, y que cuentan con todas las condiciones y servicios para el usuario como son el Gran Terminal Terrestre Plaza Norte, el Terminal Marco Polo (ex Fiori) y el Terminal Terrestre Atocongo.

Nuestro país entonces sufre un déficit importante de infraestructura complementaria vial. Lima, por caso, es una ciudad con 10,292,408 de habitantes², y existen únicamente tres terminales terrestres con las condiciones aptas para el servicio público como se ha visto, y según el INEI (2022), en el Perú existen 196 municipalidades provinciales, 1678 municipalidades distritales y 2859 municipalidades de centros poblados³.

Más de cien provincias no cuentan con un terminal terrestre, y la situación es mucho peor en los distritos, en ese sentido, urge la necesidad de contar con más terminales terrestres. Esta es la problemática que la propuesta legislativa *sub examine* busca corregir a través de la construcción y operación de infraestructura complementaria vial por las municipalidades provinciales y distritales, en forma excepcional y temporal ante inacción de la iniciativa privada.

6.2 El principio de subsidiariedad

La obsolescencia y el déficit de la infraestructura vial es lo que motiva la dación de la propuesta legislativa como marco normativo para el diseño de una nueva política de gestión en la construcción de infraestructura complementaria vial esta vez por parte de los gobiernos locales. No obstante, el único óbice que podría aducirse es si esta iniciativa estaría eventualmente vulnerando el principio de subsidiariedad consagrado en la Constitución Política.

En efecto, el régimen económico de la Constitución ha recogido el principio de subsidiariedad en el artículo 60. El citado artículo establece que el Estado solo puede realizar actividad empresarial de manera subsidiaria, en cuanto cumpla con los requisitos de ley expresa, subsidiariedad y alto interés público o manifiesta conveniencia nacional.

*"El Principio de Subsidiariedad Económica del Estado o, lo que es lo mismo, la cláusula de actuación subsidiaria del Estado en la economía, implica, de un lado, un límite a la actividad estatal (no puede el Estado participar libremente en la actividad económica, sino que sólo lo puede hacer sujeto a la subsidiariedad, que debe ser entendida como una función supervisora y correctiva o reguladora del mercado) y, de otro, el reconocer que existen ámbitos que no pueden regularse única y exclusivamente a partir del mercado, lo cual justifica la función de regulación y protección que desempeña el Estado"*⁴

² <https://www.elperuano.pe/noticia/233745-limallega-a-102-millones-de-habitantes-e1-302-de-lapoblacion-de-peru>.

³ https://www.inecogob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1902/libro.pdf.

⁴ Fundamento 14 de la Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 1535-2006-AA/TC.



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley
8311/2023-CR, que propone la "Ley que promueve
la construcción y operación de infraestructura
complementaria vial por los gobiernos locales"

El Tribunal Constitucional ha desarrollado el alcance del principio de subsidiariedad asimismo en la Sentencia recaída en el Expediente 00008-2003-AI/TC. En dicha Sentencia, el máximo intérprete de la Constitución señaló que el principio de subsidiariedad consagra una función supletoria del Estado ante las imperfecciones u omisiones de los agentes económicos en función al interés general. Por lo tanto, el principio de subsidiariedad delimita y limita la actuación del Estado como empresario.

6.3 El principio de subsidiariedad en los servicios públicos

En la doctrina se entiende por servicio público en sentido estricto aquella actividad técnica ofrecida al público de manera regular y continua, prestada o garantizada por el Estado, destinada a satisfacer necesidades de interés general, por lo general de carácter económico y social, y sujeta a un régimen de Derecho Público⁵.

Para que esta actividad técnica ofrecida al público de manera regular y continua sea calificada como servicio público debe cumplir con un presupuesto constitucional, la publicatio⁶. Ésta consiste en la *"expresión de la voluntad del legislador – a través de una ley en sentido formal – según la cual ciertas actividades pueden ser excluidas de la libre disposición de la actividad de los particulares, ya que están revestidas de un interés público que hace que sea el Estado el que determine las bases mismas de su prestación, y, además, establezca los mecanismos de habilitación a través del cual puedan los particulares desarrollar dicha actividad"*⁷.

Al respecto, el Tribunal Constitucional mediante Sentencia del 15 de febrero de 2005 bajo el Expediente 0034-2004-PI/TC señaló que el artículo 60 de la Constitución establece una reserva de ley absoluta para que el Estado de manera excepcional y subsidiaria realice actividad empresarial. Por lo tanto, el primer requisito que se debe cumplir para que el Estado desarrolle de actividad empresarial es contar con la habilitación expresa de una ley emitida por el Congreso de la República.

Otro sector de la doctrina nacional ha definido a los servicios públicos como "actividades económicas de especial trascendencia para la vida del país, de carácter prestacional [...], respecto de las cuales corresponde al Estado cumplir un rol de garante o asegurador de la satisfacción de las necesidades públicas para alcanzar el bienestar general, a través de la prestación por parte de operadores privados, o en su defecto por el Estado directamente"⁸.

⁵ GUZMÁN, Christian. Introducción al Derecho Público Económico, Ediciones Caballero Bustamante, Lima, 2009. p. 154.

⁶ VINCES ARBULÚ, César Martín. Aplicación del principio de subsidiariedad estatal en el servicio de transporte terrestre: la situación peruana En IUS Vol. 1. N° 1 (2011): 221-233. Lima, 2011. p. 5.

⁷ ZEGARRA, Diego. El servicio público Fundamentos. Palestra Editores, Lima, 2005. p. 159.

⁸ DANÓS, Jorge. "El régimen de los servicios públicos en la Constitución peruana" en VIGNOLO, Orlando (Coordinador). Teoría de los servicios públicos, Editorial Grijley, Lima, 2009. p. 18.



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley
8311/2023-CR, que propone la "Ley que promueve
la construcción y operación de infraestructura
complementaria vial por los gobiernos locales"

La subsidiariedad es un requisito de fondo que establece el artículo 60 de la Constitución para habilitar al Estado a realizar actividad empresarial. La subsidiariedad plantea que el Estado solo podrá intervenir como agente empresarial cuando exista una falla o ausencia de los privados en el mercado.

La actividad empresarial del Estado entonces debe revertir interés público, pues el Estado debe destinar los escasos recursos públicos a atender los bienes y servicios que no puedan ser provistos por los privados.

6.4 El rol de los gobiernos locales en la construcción de infraestructura complementaria vial

El artículo 195 de la Constitución establece que los municipios son competentes para promover la economía local y la prestación de los servicios públicos de su responsabilidad:

"Artículo 195.- Los gobiernos locales promueven el desarrollo y la economía local, y la prestación de los servicios públicos de su responsabilidad, en armonía con las políticas y planes nacionales y regionales de desarrollo son competentes para:

(...)

5. Organizar, reglamentar y administrar los servicios públicos locales de su responsabilidad.

(...)

8. Desarrollar y regular actividades y/o servicios en materia de educación, salud, vivienda, saneamiento, medio ambiente, sustentabilidad de los recursos naturales, transporte colectivo, circulación y tránsito turismo, conservación de monumentos arqueológicos e históricos, cultura, recreación y deporte, conforme a la ley.

(...)"

En ese orden, en el marco de otorgar capacidades a los gobiernos locales, la Ley de Bases de la Descentralización establece en los artículos 42 y 43 las competencias exclusivas de las municipalidades.

En el inciso c del artículo 42 de la Ley de Bases de la Descentralización se establece que es una **competencia exclusiva** de las municipalidades *la administración y gestión de los servicios públicos destinados a satisfacer necesidades colectivas de carácter local*. Al respecto, Huapaya señala que, en los servicios públicos locales sí existe una reserva prestacional a favor de las municipalidades⁹.

⁹ "Concepto y Régimen Jurídico del Servicio Público en el Ordenamiento Público Peruano". IUS ET VERITAS. Lima, número 50. pp. 368-397



**Dictamen recaído en el Proyecto de Ley
8311/2023-CR, que propone la "Ley que promueve
la construcción y operación de infraestructura
complementaria vial por los gobiernos locales"**

La Constitución, que reconoce la economía social de mercado que se basa en el principio de subsidiariedad con lo que el Estado solo debe intervenir en su rol empresarial en situaciones excepcionales, refiere al proceso de descentralización, el cual otorga competencias a las municipalidades para el fortalecimiento institucional y desarrollo de capacidades de gestión.

En el Perú se ha dado un incompleto proceso de descentralización, pues no se ha desarrollado correctamente el traslado de competencias y capacidades a las municipalidades. En ese sentido, es el propio marco normativo constitucional que fundamenta la descentralización el que reconoce competencias otorgadas a las municipalidades, entre otras, gestionar, promover y desarrollar, actividades propias de función pública, servicios públicos locales, y actividades bajo la libre competencia.

6.5 De la propuesta legislativa

En razón a lo expuesto, se plantea la presente fórmula legal como una solución al problema de la insuficiente infraestructura complementaria vial existente en nuestro país.

La iniciativa legislativa busca promover un mejor servicio al usuario en materia de transporte terrestre a través de la construcción y operación de terminales terrestres en zonas, pueblos o ciudades de baja densidad poblacional o donde el tráfico de pasajeros y mercancías no sea rentable, o cuya rentabilidad sea tan baja que no despierte el interés del sector privado.

En ese sentido, la presente iniciativa no promueve la competencia entre el Estado y el privado, sino permite la intervención estatal de manera subsidiaria por tratarse de un servicio público, estableciéndose la posibilidad de que en caso que los costos sean menores, esto es, cuando se trate de terminales pequeños, estos puedan ser ejecutados por los gobiernos locales a través de la modalidad de administración directa.

Del mismo modo, no se prohíbe la operación del terminal a cargo de una empresa privada, lo que se busca es permitir que pueda ser operado por la propia municipalidad, en casos en los que el estudio de mercado determine la nula o escasa rentabilidad que haga que no sea atractivo para el privado.

Es importante resaltar que la iniciativa legal prohíbe la construcción u operación de un terminal a cargo de la municipalidad si en la zona o circunscripción territorial existe otro terminal terrestre a cargo de la empresa privada, con las mismas características.

Asimismo, la presente iniciativa establece que estas medidas son excepcionales y temporales, pues de mejorar la rentabilidad, la municipalidad está obligada a concesionar a la iniciativa privada, conforme a la ley de la materia.



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley
8311/2023-CR, que propone la "Ley que promueve
la construcción y operación de infraestructura
complementaria vial por los gobiernos locales"

La construcción de terminales de transporte por parte de los gobiernos locales no necesariamente vulnera el rol subsidiario del Estado. Este rol implica que los gobiernos de diferentes niveles (local, regional y nacional) colaboren y complementen sus esfuerzos para garantizar servicios públicos eficaces.

La construcción de terminales puede ser parte de la función de los gobiernos locales para mejorar el acceso al transporte. Como hemos visto, la descentralización supone que los gobiernos locales tomen decisiones basadas en las necesidades de sus regiones. Esto incluye la construcción de infraestructura de transporte; en ese sentido, la construcción de terminales debe ser parte de un plan coordinado con el gobierno central para evitar duplicidades y asegurar que se alineen con las políticas nacionales de transporte.

En consecuencia, la construcción de terminales por parte de los gobiernos locales puede ser una manifestación efectiva del rol subsidiario, siempre que se realice en coordinación con el Estado y en respuesta a las necesidades de la población. Los gobiernos locales gastan en infraestructura vial tanto en calles locales como en caminos vecinales. Los terminales terrestres son considerados infraestructura complementaria de los servicios de transporte, en ese sentido, sí pueden ser ejecutados por los gobiernos locales sin vulnerar el rol subsidiario del Estado.

VII. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

Sobre el particular, debemos considerar lo establecido por el Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, Ley 26889, aprobado mediante Decreto Supremo 007-2022-JUS que establece lo siguiente:

"Artículo 9.- Análisis de impactos cuantitativos y/o cualitativos de la norma

9.1 El análisis de impactos cuantitativos y/o cualitativos es empleado para conocer en términos cuantitativos y/o cualitativos los efectos que tiene una propuesta normativa sobre diversas variables que afectan a los actores, la sociedad y el bienestar general, de tal forma que permite cuantificar los costos y beneficios, o en su defecto posibilita apreciar analíticamente beneficios y costos no cuantificables. No se debe limitar al análisis de materias únicamente patrimoniales y/o presupuestales.

9.2 La necesidad de la norma debe estar debidamente justificada dada la naturaleza de los problemas existentes, los costos y beneficios probables de la aprobación y aplicación de la norma y los mecanismos alternativos que existan para solucionar dichos problemas.

9.3 El análisis de impactos cuantitativos y/o cualitativos de la norma es obligatorio en todos los proyectos normativos, y en particular en aquellas de desarrollo constitucional, leyes orgánicas o de reformas del Estado; así como



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley
8311/2023-CR, que propone la "Ley que promueve
la construcción y operación de infraestructura
complementaria vial por los gobiernos locales"

*leyes que incidan en aspectos económicos, financieros, productivos o tributarios;
y leyes relacionadas con política social y ambiental.*

La iniciativa legislativa no supone gastos al erario nacional, y en cuanto a los gobiernos locales, en tanto estos estarán a cargo de la construcción y posterior operación de los terminales terrestres, la medida se autofinanciará con los ingresos por el uso de la infraestructura. Asimismo, los usuarios tampoco se verán afectados económicamente sino solo por la tasa por el pago por derecho de uso de la infraestructura, lo que les traerá como beneficio, en cambio, el acceso a un servicio público de calidad con todas las condiciones de orden, seguridad, entre otros.

VIII. TEXTO SUSTITUTORIO

A partir del estudio y análisis realizados se plantea un texto sustitutorio que autoriza de forma excepcional a los gobiernos locales la construcción de terminales terrestres dentro de su circunscripción por administración directa, siempre que en su jurisdicción no existan terminales terrestres en construcción con inversión privada.

IX. CONCLUSIÓN

Por las consideraciones expuestas, la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera recomienda, de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 70° del Reglamento del Congreso de la República, la **APROBACIÓN** del dictamen recaído en el Proyecto de Ley 8311/2023-CR, con el siguiente texto sustitutorio:

LEY QUE PROMUEVE LA CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE INFRAESTRUCTURA COMPLEMENTARIA VIAL POR LOS GOBIERNOS LOCALES

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto mejorar el acceso del ciudadano al servicio público de transporte terrestre, a través de la construcción y operación de infraestructura complementaria vial por los gobiernos locales, en forma excepcional y temporal, siempre que se produzca alguna distorsión en el mercado, ante la ausencia de la iniciativa privada o frente a la insuficiencia en la cobertura de la demanda.

Artículo 2. De la construcción

Se autoriza de forma excepcional a los gobiernos locales la construcción de terminales terrestres dentro de su circunscripción por administración directa, siempre que en su jurisdicción no existan terminales terrestres en construcción con inversión privada.



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley
8311/2023-CR, que propone la "Ley que promueve
la construcción y operación de infraestructura
complementaria vial por los gobiernos locales"

Artículo 3. De la operación

Se autoriza a los gobiernos locales la operación de terminales terrestres de propiedad municipal, de manera temporal, siempre que en la jurisdicción no exista otro terminal terrestre que agrupe a todas las empresas de transportes de la localidad de propiedad y administración privada, o cuando el estudio de mercado determine la nula o baja rentabilidad económica del terminal o estación de ruta, que desaliente la inversión privada.

Artículo 4. De los operadores

Son operadores de los terminales terrestres los siguientes:

- a) Empresas.
- b) Organizaciones civiles sin fines de lucro.
- c) Gobiernos locales.

Artículo 5. Trato igualitario con la empresa privada

Los gobiernos locales que administran infraestructura complementaria vial, operan en las mismas condiciones que la empresa privada, no pudiendo recibir subsidios de cualquier índole o algún tipo de salvataje de parte del gobierno local o del Estado.

El régimen laboral será conforme al Decreto Legislativo 728, Ley de Productividad y Competitividad Laboral, con derecho a negociación colectiva circunscrita específicamente a lo relativo a condiciones de trabajo.

No se otorgarán bonificaciones y beneficios más allá de lo establecido en la ley, asimismo, los ingresos adicionales que se perciban se reinvierten en la mejora de la infraestructura y mantenimiento.

Artículo 6. De las organizaciones civiles

A las organizaciones civiles, les es aplicable lo dispuesto en el artículo 5 en lo que fuere pertinente. Deberá estar compuesto por representantes de las empresas de transportes y representantes de la sociedad civil en partes iguales, acreditado con vigencia de poder actualizado. Su constitución es promovida por el gobierno local, cautelando la igualdad en la toma de decisiones de la organización, asimismo, al ser sin fines de lucro están obligadas a utilizar los ingresos en el mantenimiento y mejora del terminal, quedando prohibido a los miembros del consejo directivo e incluso el personal, percibir dos o más ingresos por dos o más cargos, así como impedidos de pagarse bonificaciones y beneficios que no se encuentren establecidos en la ley.

Artículo 7. Vigencia

La administración de los terminales terrestres por parte de los gobiernos locales concluirá a los veinte años contados desde el inicio de operaciones, cumplido el plazo señalado, el gobierno local entrega en concesión el terminal terrestre al sector privado a través de un proceso de licitación conforme a ley.



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

**Dictamen recaído en el Proyecto de Ley
8311/2023-CR, que propone la "Ley que promueve
la construcción y operación de infraestructura
complementaria vial por los gobiernos locales"**

El gobierno local podrá continuar operando el terminal terrestre siempre que conforme a ley de la materia se oferte la concesión y este fuere declarado desierto por falta de interés de la inversión privada.

Artículo 8. Conclusión anticipada

Además de lo dispuesto por el artículo 7 de la presente ley, también concluirá la administración municipal si en la jurisdicción del gobierno local se construya y opere otro terminal terrestre de las mismas características de propiedad y administración privada.

De igual modo, si producto de un estudio de mercado se determine una rentabilidad positiva del terminal y exista una solicitud formal de concesión de tres o más empresas del mercado dedicadas a la administración de terminales. Esta concesión se realizará a través de licitación conforme a ley de la materia.

Salvo mejor parecer.
Dése cuenta.
Sala de la Comisión

Lima, 12 de marzo de 2025



Firmado digitalmente por:
LOPEZ UREÑA ILICH FREDY
FIR 42834886 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 14/03/2025 12:26:43-0500



Firmado digitalmente por:
JERI ORE Jose Enrique FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 14/03/2025 13:16:49-0500



Firmado digitalmente por:
JERI ORE Jose Enrique FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 14/03/2025 13:17:08-0500



Firmado digitalmente por:
TACURI VALDIVIA German
Adolfo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 14/03/2025 14:21:50-0500



Firmado digitalmente por:
TUDELA GUTIERREZ Adriana
Josefina FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 14/03/2025 13:57:58-0500



Firmado digitalmente por:
MONTEZA FACHO Silvia
Maria FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 17/03/2025 16:48:39-0500



Firmado digitalmente por:
ZEBALLOS APONTE Jorge
Arturo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 18/03/2025 09:59:48-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES GONZALES Alex
Antonio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 17/03/2025 20:34:24-0500



Firmado digitalmente por:
BAZAN CALDERON Diego
Alonso Fernando FAU 20161749126
soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 14/03/2025 15:19:40-05



Firmado digitalmente por:
CHIRINOS VENEGAS Patricia
Rosa FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 17/03/2025 10:28:39-0500



Firmado digitalmente por:
ALVA PRIETO Maria Del
Carmen FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 17/03/2025 11:06:32-0500



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E
INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley
8311/2023-CR, que propone la "Ley que promueve
la construcción y operación de infraestructura
complementaria vial por los gobiernos locales"



Firmado digitalmente por:
CORDERO JON TAY Luis
Gustavo FAU 20181749128 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 18/03/2025 10:09:56-0500



Firmado digitalmente por:
CORTEZ AGUIRRE Isabel FAU
20181749128 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 19/03/2025 16:02:52-0500



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E
INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

**Dictamen recaído en el Proyecto de Ley
8311/2023-CR, que propone la "Ley que promueve
la construcción y operación de infraestructura
complementaria vial por los gobiernos locales"**



**COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E
INTELIGENCIA FINANCIERA**

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

**Dictamen recaído en el Proyecto de Ley
8311/2023-CR, que propone la "Ley que promueve
la construcción y operación de infraestructura
complementaria vial por los gobiernos locales"**

MP Dictámenes

De: Notificacion Sistemas
Enviado el: miércoles, 19 de marzo de 2025 16:45
Para: Katherine Margaret Larco Ubillus; mp.interno
Asunto: Mensaje Usuario Interno - Dictámenes
Datos adjuntos: 745e8ab2ac9e403129e1d211160cfa93.pdf

[Solicitante]: klarco@congreso.gob.pe

[Asunto]: Mensaje Usuario Interno - Dictámenes

[Mensaje]: Se adjunta el Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 8311/2023-CR, que propone la “Ley que promueve la construcción y operación de infraestructura complementaria vial por los gobiernos locales”. Se indica que la votación figura en la primera página del Dictamen y que se pidió la dispensa del trámite del acta para ejecutar los acuerdos tomados.

[Fecha]: 2025-03-19 16:44:48

[IP]: 192.168.10.219

Su mensaje ha sido recibido.

Por favor, **NO responda a este mensaje**, es un envío automático de una cuenta no supervisada.