

PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY 32441, LEY QUE REGULA LA PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA MEDIANTE ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS Y PROYECTOS EN ACTIVOS

El Congresista de la República **Ilich Fredy López Ureña**, y los Congresistas integrantes del Grupo Parlamentario **Acción Popular**, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Estado y de conformidad con lo establecido en los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, presenta el siguiente proyecto de Ley:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE MODIFICA LA LEY 32441, LEY QUE REGULA LA PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA MEDIANTE ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS Y PROYECTOS EN ACTIVOS

Artículo Único. – Modificación de la Décima Séptima Disposición Complementaria Final de la Ley 32441, Ley que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos

Modifíquese la Décima Séptima Disposición Complementaria Final de la Ley 32441, Ley que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, en los siguientes términos:

“DÉCIMA SÉTIMA. Reglas adicionales de Titularidad de Proyectos

PROINVERSIÓN, con excepción de los proyectos del sector electricidad, asume el rol de Entidad Pública Titular del Proyecto de los contratos de APP suscritos dentro de los doce (12) meses previos a la promulgación de la presente ley, que tengan un costo total de inversión superior a las 80 mil (80,000) UIT.

Asimismo, PROINVERSIÓN asume el rol de Entidad Pública Titular del Proyecto de los contratos de APP suscritos por la Municipalidad

Metropolitana de Lima para proyectos que formen parte de corredores logísticos de transporte y resulten estratégicos para la movilidad urbana de los XX Juegos Panamericanos Lima 2027, dentro del ámbito territorial de la provincia de Lima, tal y como se encuentran definidos en el Reglamento del Sistema de Plataformas Logísticas, aprobado por el Decreto Supremo N° 022-2021-MTC; y en el Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032, aprobado por la Resolución Ministerial N° 362-2023-MTC/01.

Para tal efecto, PROINVERSIÓN y los inversionistas de los respectivos contratos de APP adoptan los actos de ejecución contractual necesarios para implementar la presente disposición, sin que sea necesaria la suscripción de adendas para la modificación contractual. **Para efectos de la transferencia de bienes de dominio público que sean parte del proyecto y que se encuentren bajo la administración de la Municipalidad Metropolitana de Lima, será de aplicación lo dispuesto en el artículo 41 del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1192, así como las disposiciones pertinentes del Texto Único Ordenado de la Ley N° 29151, Ley General del Sistema Nacional de Bienes Estatales, y su Reglamento.**

Para el caso de los contratos de APP suscritos por la Municipalidad Metropolitana de Lima tampoco será necesaria la emisión de actos administrativos ni cualquier otro tipo de acuerdo de delegación de competencias para que el ejercicio del rol de entidad pública titular del proyecto por parte de Proinversión se lleve a cabo.

En el marco de sus competencias, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ejecutará la Reclasificación Vial Definitiva de las vías metropolitanas involucradas a la Red Vial Nacional, así como las modificaciones en la Jerarquización Vial que resulten necesarias, de conformidad con lo previsto en el Reglamento de Jerarquización Vial vigente. Adicionalmente a ello, las funciones de supervisión y fiscalización del cumplimiento de los contratos de APP suscritos por la Municipalidad Metropolitana de Lima, así como las demás asignadas mediante ley, serán ejercidas, como consecuencia de la reclasificación de las vías metropolitanas como parte de la Red Vial Nacional,

por el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN, de acuerdo a sus normas de creación y demás dispositivos bajo su ámbito de competencia, a partir de la asunción del rol de PROINVERSIÓN como entidad pública titular de dichos proyectos.

PROINVERSIÓN hace efectiva la función de asumir el rol de entidad pública titular del proyecto **de los contratos de APP suscritos dentro de los doce (12) meses previos a la promulgación de la presente ley, que tengan un costo total de inversión superior a las 80 mil (80,000) UIT**, al día siguiente de la entrada en vigencia del Reglamento de la presente ley”.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. – Ratificaciones y vigencia del cambio de concedente

El Estado peruano ratifica las seguridades y garantías otorgadas en el marco de los respectivos contratos de APP suscritos por la Municipalidad Metropolitana de Lima para proyectos que formen parte de corredores logísticos de transporte de la provincia de Lima, así como la validez de los convenios de estabilidad jurídica suscritos al amparo de la normativa vigente. Dentro de los treinta (30) días de promulgada la presente Ley, a solicitud del inversionista es presentada ante PROINVERSIÓN, se emiten los actos necesarios para dar cumplimiento a la presente disposición.

Igualmente, se mantienen los compromisos económicos pactados respecto del destino de las retribuciones derivadas de contratos de concesiones onerosas, las cuales seguirán siendo realizadas a favor de PROINVERSIÓN, en calidad de Entidad Pública Titular del Proyecto. Para estos efectos, el Ministerio de Economía y Finanzas adoptará las medidas necesarias para tutelar los Principios de Equilibrio Presupuestario y de Equilibrio Fiscal de las Entidades Públicas involucradas.

PROINVERSIÓN hace efectiva la función de asumir el rol de Entidad Pública Titular del Proyecto de los contratos de APP suscritos por la Municipalidad Metropolitana de Lima para proyectos que formen parte de corredores logísticos de transporte de la provincia de Lima al día siguiente de la publicación de la presente Ley, priorizando aquellos proyectos vinculados a la ruta crítica de movilidad del evento deportivo internacional Lima 2027.

SEGUNDA. – Reglamentación

El Poder Ejecutivo, aprobará el reglamento de la presente ley en un plazo de noventa (90) días contados a partir de su entrada en vigor.

**ILICH FREDY LÓPEZ UREÑA
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

1.1 Antecedentes

En el Perú, la promoción de la inversión privada en infraestructura y servicios públicos se articula principalmente a través del régimen de Asociaciones Público-Privadas (APP), el cual constituye un pilar central de la política pública orientada al cierre de brechas de infraestructura. Este régimen permite la participación del sector privado en el financiamiento, diseño, construcción, operación y/o mantenimiento de proyectos de interés público, bajo esquemas contractuales de largo plazo que buscan una adecuada asignación de riesgos y la generación de valor por dinero para el Estado.

La aplicación del régimen de APP ha posibilitado el desarrollo y ejecución de numerosos proyectos de infraestructura vial a nivel nacional, los cuales han tenido un impacto significativo en la mejora de la conectividad territorial, la reducción de tiempos y costos de transporte, y el fortalecimiento de la competitividad económica. Asimismo, estos proyectos han contribuido de manera directa a la mejora de la calidad de vida de los usuarios, al brindar servicios de transporte más seguros, eficientes y sostenibles, especialmente en corredores logísticos estratégicos para el desarrollo regional.

El marco legal que regula las APP ha sido históricamente un mecanismo que permite viabilizar la estructuración y ejecución de estos proyectos, funcionando como un vehículo normativo que permite atraer inversión privada bajo condiciones de seguridad jurídica.

En este escenario, la ratificación de Lima como sede de los XX Juegos Panamericanos Lima 2027 (a realizarse del 23 de julio al 8 de agosto) impone un cronograma de ejecución inamovible para el Estado peruano. La reciente visita operacional de la delegación de Panam Sports ha confirmado que el éxito de Lima 2027 depende de una logística de movilidad impecable entre el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y las sedes estratégicas (Videna, Villa María del Triunfo, Villa El Salvador, Punta Rocas y Costa Verde). No obstante, la actual fragmentación de autoridades sobre estos corredores

logísticos representa el principal riesgo crítico de colapso, lo que hace imperativo adoptar medidas excepcionales de unificación administrativa.

La incompatibilidad entre los plazos ordinarios de coordinación interinstitucional y el calendario inamovible del evento resulta manifiesta. Bajo la administración municipal actual, la gestión de una concesión vial compleja implica la intervención fragmentada de múltiples gerencias y organismos locales para la aprobación de expedientes técnicos, planes de desvío urbano y, críticamente, la liberación de interferencias y expropiaciones.

La evidencia empírica demuestra que estos procesos, bajo un esquema de doble titularidad contractual (Municipalidad Metropolitana de Lima interactuando con concesionarios y entidades del Gobierno Nacional), demandan ciclos de aprobación de entre doce (12) y dieciocho (18) meses debido a las superposiciones jurisdiccionales. Considerando que el evento se realizará en julio de 2027, la ventana de ejecución de obras estructurales se cierra indefectiblemente en el primer trimestre de dicho año. Mantener la titularidad dividida generará un colapso logístico en la "ruta crítica", haciendo inviable el cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por el Estado peruano.

1.2 Los corredores logísticos de Lima- Callao: infraestructura crítica de clase mundial

Los corredores logísticos de Lima- Callao: infraestructura crítica de clase mundial
Lima y Callao concentran el nodo logístico más importante del país, el acceso al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, principal y más importante aeropuerto del país, el de mayor tráfico de carga aérea del Perú y el Puerto del Callao, responsable de aproximadamente el 90% de la carga contenerizada del país. Ambas infraestructuras están físicamente vinculadas por los mismos corredores viales metropolitanos que hoy sufren la fragmentación de titularidad descrita en la presente iniciativa legislativa. Esta realidad convierte la unificación propuesta no solo en una medida de conveniencia operativa, sino en una intervención de interés nacional con impacto directo sobre la competitividad exportadora del país.

1.3 Corredores críticos identificados:

a. Corredor 1 – Acceso al nuevo aeropuerto Internacional Jorge Chávez:

El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, ubicado en la Provincia Constitucional del Callao, se consolida como la principal puerta de entrada y salida del Perú, registrando más de 23 millones de pasajeros anuales y proyectándose como nodo estratégico para la recepción de delegaciones internacionales durante los XX Juegos Panamericanos Lima 2027. El nuevo aeropuerto introduce un sistema de accesibilidad multimodal más complejo y distribuido, cuyo eje principal se desplaza hacia la Av. Néstor Gambetta, complementado por el futuro Puente Santa Rosa y su conexión con la red vial de Lima Norte. Este nuevo esquema articula diversos corredores logísticos de escala metropolitana y regional, incluyendo la Panamericana Norte, la Vía de Evitamiento, la Vía Expresa Línea Amarilla y la Costa Verde, permitiendo una mayor diversificación de flujos hacia las principales sedes deportivas (Videna, Villa María del Triunfo, Villa El Salvador, Punta Rocas y Costa Verde). No obstante, la operatividad eficiente de esta red depende críticamente de la culminación oportuna de infraestructuras clave y de la implementación de un modelo de gestión integrada del tránsito. En la actualidad, la fragmentación institucional entre la Municipalidad Metropolitana de Lima (en adelante “MML”), el Gobierno Regional del Callao y entidades del Gobierno Nacional limita la ejecución de estrategias coordinadas de movilidad, comprometiendo el cumplimiento de estándares internacionales de accesibilidad.

b. Corredor 2 – Acceso y salida del Puerto del Callao:

El Puerto del Callao es el principal terminal portuaria del Perú y uno de los más importantes de América del Sur, con un movimiento de más de 3 millones de TEUs anuales. Las rutas de acceso camionero al puerto, que canalizan la exportación de productos agrícolas, pesqueros, textiles, químicos y mineros atraviesan necesariamente la Red Vial Metropolitana de Lima: la Av. Argentina, la Av. Colonial, la Panamericana Norte y el tramo costero de la Vía Expresa Línea Amarilla, que actúa como distribuidor entre el Puerto, la Av. Javier Prado y los ejes viales del sur y del este de la ciudad. La

congestión crónica en estos accesos genera pérdidas estimadas de productividad logística que impactan directamente la competitividad de los principales sectores exportadores nacionales- La administración separada de estos tramos viales —parte bajo titularidad municipal, parte bajo titularidad nacional— impide la implementación de protocolos integrados de gestión de flujo de carga pesada, generando tiempos de cola en los accesos portuarios que en hora punta superan las 3 horas, con consecuencias directas sobre el cumplimiento de ventanas de embarque y los costos de almacenaje portuario.

c. Corredor 3 – Vía Expresa Línea Amarilla y vía evitamiento:

La Vía Expresa Línea Amarilla y la Vía de Evitamiento conforman el eje distribuidor central del sistema vial de Lima Metropolitana, articulando once (11) distritos y conectando de manera continua los Ejes Estructurantes Norte, Sur y Central del Plan Nacional de Logística. Esta infraestructura opera como el nodo de convergencia que permite el tránsito entre el corredor portuario-aeroportuario del Callao, los corredores hacia la Carretera Central y la Panamericana Norte y la Panamericana Sur. Su posición geográfica y funcional la convierte en el elemento de mayor criticidad sistémica del Macro Ámbito Logístico Lima–Callao: cualquier interrupción o ineficiencia en su operación no afecta únicamente a los usuarios directos, sino que genera un efecto cascada sobre la totalidad de la cadena logística nacional, comprometiendo los flujos de exportación, los abastecimientos de insumos industriales y la movilidad de personas entre los principales centros económicos del país.

La fragmentación de la titularidad contractual sobre estas vías estratégicas implica que hoy no existe una única entidad con autoridad técnica, presupuestal y jurídica suficiente para implementar mejoras coordinadas, ordenar desvíos sistémicos, estandarizar los indicadores de calidad del servicio o activar protocolos de emergencia en toda la extensión de los corredores. Esta situación no es teórica: se manifiesta cotidianamente en la demora de obras de mantenimiento que requieren coordinación entre la MML y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, “MTC”), en la imposibilidad de implementar tarifas integradas entre tramos contiguos con distinta titularidad, y en la falta

de un interlocutor único para los concesionarios que operan en ambos tramos de una misma ruta funcional.

De esta manera, las distintas leyes y modificaciones normativas emitidas en esta materia no han sido estáticas, sino que han evolucionado progresivamente con el objetivo de corregir deficiencias, fortalecer la institucionalidad y dotar de mayor eficiencia a los procesos de formulación, adjudicación y ejecución contractual de los proyectos.

En este contexto, la nueva Ley de APP, publicada en el diario oficial “El Peruano” el 16 de setiembre de 2025, introduce reformas orientadas a optimizar el marco institucional y los procedimientos aplicables a los proyectos desarrollados bajo este régimen. Una de las disposiciones más relevantes es la unificación de la calidad de Entidad Pública Titular del Proyecto en la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (en adelante, “PROINVERSIÓN”), a la cual se le otorga dicha titularidad en determinados contratos de APP, específicamente aquellos suscritos dentro de los doce (12) meses previos a la promulgación de la Ley de APP y cuyo costo total de inversión supere las 80,000 UIT.

Dicha cesión de la posición contractual se configura como un mecanismo de reorganización institucional, orientado a generar eficiencia unificando roles y a fortalecer la conducción del Estado en la gestión de los contratos de APP. Para su implementación, la norma prevé que PROINVERSIÓN y los inversionistas adopten los actos de ejecución contractual necesarios, precisando expresamente que no resulta exigible la suscripción de adendas para las modificaciones contractuales correspondientes, lo cual busca evitar demoras adicionales y preservar la continuidad y estabilidad de los proyectos en ejecución.

Esta reforma se enmarca en una tendencia normativa más amplia que apuesta por la uniformización de sistemas y la concentración de la Entidad Pública Titular del Proyecto en un solo organismo, como mecanismo para mejorar la gobernanza de los proyectos de infraestructura. Siendo aplicable de manera particular en lugares como la provincia de Lima en los que el desarrollo, expansión y modernización de la infraestructura vial y de transporte urbano, evidencian que se requiere contar con mecanismos jurídicos y

financieros que permitan estructurar, viabilizar y ejecutar proyectos desarrollados en el marco de la interacción de los corredores logísticos que privilegien las mejoras en calidad y tiempos del transporte multimodal.

El claro ejemplo de la viabilidad de la unificación de estos proyectos llevados a cabo en la provincia de Lima es el proyecto del Anillo Vial Periférico, desarrollado a instancia del MTC y que, por mandato de la Décima Séptima Disposición Complementaria Final de la nueva Ley de APP, la calidad de Entidad Pública Titular del Proyecto pasará del MTC a PROINVERSIÓN. Este proyecto comprende una infraestructura de 34,8 km dividida en tres tramos que permitirá conectar las Líneas 1, 2 y el ramal de la Línea 4 del Metro de Lima, además del Metropolitano, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, el Puerto del Callao y el futuro teleférico San Juan de Lurigancho–Independencia, articulando estratégicamente doce distritos de Lima y Callao. Su diseño busca transformar la movilidad metropolitana mediante una red continua de enlaces viales que reducirá tiempos de desplazamiento y fortalecerá la integración del sistema de transporte urbano.

En esa línea, el hecho de que la titularidad contractual del Anillo Vial Periférico sea ahora transferida a PROINVERSIÓN no solo refleja el valor estratégico de la unificación para facilitar la interconexión de los corredores logísticos de la provincia de Lima, sino que también reafirma la fortaleza legal, técnica e institucional de PROINVERSIÓN para continuar liderando otros proyectos de gran envergadura bajo su titularidad, garantizando coherencia en la planificación del sistema y continuidad en el desarrollo del transporte metropolitano.

Sin embargo, en el marco de esta integración e interconexión de los proyectos de transporte urbano, resulta necesario incorporar, para coadyuvar a esta expansión en la unificación de la Titularidad Contractual, a proyectos como el de la Línea Amarilla a cargo de la MML, el cual comprende la construcción, operación y el mantenimiento de dos vías alternativas de la provincia de Lima: la vía de Evitamiento y la vía expresa Línea Amarilla, permitiendo conectar once (11) distritos.

Esta infraestructura constituye un elemento estructural esencial del sistema vial urbano, dado que soporta flujos de tránsito de alta intensidad, enlaza distintos subcentros económicos de la provincia y forma parte del corredor logístico costero de ingreso y salida hacia el Callao donde se ubican las principales infraestructuras de transporte como lo son el aeropuerto internacional Jorge Chávez y los puertos del Callao.

Además, su diseño contractual y operacional evidencia características propias de una concesión de infraestructura vial compleja, con exigencias de mantenimiento, indicadores de desempeño, gestión de riesgos y administración tarifaria que exceden el estándar municipal tradicional.

Así, los proyectos de infraestructura de transporte desarrollados en la provincia de Lima, como el proyecto Línea Amarilla o el Anillo Vial Periférico, forman parte de lo que se conoce como corredores logísticos de transporte de acuerdo a la definición contenida tanto en el Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032, aprobado por la Resolución Ministerial N° 362-2023-MTC/01; así como del Reglamento del Sistema de Plataformas Logísticas, aprobado por el Decreto Supremo N° 022-2021-MTC, los cuales disponen lo siguiente:

Reglamento del Sistema de Plataformas Logísticas: Es aquel corredor que articula de manera integral desde un punto de origen hasta un punto de destino, las infraestructuras de transporte terrestre y/o ferroviario, y/o aéreo y/o acuático y/o multimodal y de telecomunicaciones, y en donde se busca a su vez dotar de una oferta de servicios de transporte y logística diversos, orientados a optimizar y facilitar el traslado de carga, personas y flujo de información en condiciones competitivas de costo, tiempo y calidad.

Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032: Es aquel que articula de manera integral los orígenes y destinos en aspectos físicos y funcionales como la infraestructura de transporte, los flujos de información y comunicaciones, las prácticas comerciales y de facilitación del comercio.

1.4 Corredores Logísticos del Macro Ámbito Lima–Callao y su Vinculación con los Proyectos Viales Concesionados

Corredor Logístico	Vías / Proyectos Involucrados	Infraestructura de Destino
Corredor Aeroportuario	Línea Amarilla / Vía de Evitamiento / Av. Faucett / Av. Gambetta / Panamericana Norte	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
Corredor Portuario	Línea Amarilla / Vía de Evitamiento / Av. Argentina / Av. Colonial / Panamericana Norte	Terminal Portuario del Callao (APM Terminals, DP World)
Corredor Central	Anillo Vial Periférico / Línea Amarilla / Carretera Central / Av. Javier Prado	Zona industrial este / Costa Verde / Puerto del Callao
Panamericana Norte	Línea Amarilla / Av. Túpac Amaru / Panamericana Norte / Anillo Vial Periférico (Tramo 1)	Puertos del norte chico / Aeropuerto / Lima Norte
Panamericana Sur	Línea Amarilla / Costa Verde / Panamericana Sur / Av. Defensores del Morro	Puertos del sur / Sedes Lima 2027 (Villa El Salvador)

De manera específica, la referida infraestructura de transporte que se desarrolla en la provincia de Lima une corredores logísticos considerados consolidados según el Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032, al conectar Lima Metropolitana y provincias con la Costa Norte (Eje Estructurante Norte) mediante su conexión con la Carretera Panamericana Norte, con la Costa Sur (Eje Estructurante Sur) mediante su conexión con la Carretera Panamericana Sur, y con la Sierra Central (Corredor Central) mediante su conexión con la Carretera Central; así como a su vez con los puertos y el aeropuerto en el Callao.

Todo ello conformando a su vez el Macro ámbito logístico Lima – Callao, cuya interconexión y fortalecimiento, en este caso, a través de la unificación de la Titularidad

Contractual de los proyectos de infraestructura de transporte en PROINVERSIÓN, permitirá una unidad de gestión más ágil, la reducción de burocracia y mayor eficiencia en la ejecución de obras que propicie el desarrollo de cadenas logísticas de sectores como el agrícola, industria alimentaria, productos del mar, industria química, industria metalúrgica, y la moda (textiles y confecciones).



[Fuente: Fuente y elaboración: Ministerio de Transporte y Comunicaciones - Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático y Logística. Macro ámbito logístico Lima -Callao. Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032, p. 83]

En esa línea, si bien proyectos como la Línea Amarilla que integran los corredores logísticos de la provincia de Lima actualmente se desarrollan bajo la titularidad de la MML, resulta técnica e institucionalmente necesaria su transferencia a PROINVERSIÓN. Ello permitirá consolidar la integración del proyecto dentro de la Red Vial Nacional y del Macro ámbito logístico Lima – Callao, dotándolo de coherencia con los planes nacionales de transporte del Estado. La intervención de PROINVERSIÓN garantizará una operación bajo principios de interoperabilidad, continuidad territorial y uniformidad tarifaria, objetivos que solo pueden alcanzarse mediante la unificación de la Titularidad Contractual en proyectos estratégicos desarrollados en la provincia de Lima.

A ello se agrega que la transferencia de la calidad de Entidad Pública Titular del Proyecto se sustenta en razones de capacidad efectiva. PROINVERSIÓN cuenta con una estructura técnica fortalecida para ejercer este rol conforme a la Ley de APP para la gestión de megaproyectos de transporte, disponiendo de equipos especializados a nivel técnico, legal y financiero en el desarrollo y en la ejecución de contratos bajo el régimen de APP.

Asimismo, se verifica que la fiscalización y supervisión de los proyectos de transporte de uso público integrados a la Red Vial Nacional corresponde, por mandato legal, al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN). Actualmente, en el caso de los corredores logísticos bajo competencia de la provincia de Lima, esta función es ejercida por el Fondo Metropolitano de Inversiones (INVERMET).

Ante la unificación propuesta, es necesario integrar el régimen de supervisión al estándar nacional de infraestructura de transporte. Como consecuencia de la asunción de la Titularidad Contractual por parte de PROINVERSIÓN, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 4 de la Ley N° 26917, corresponderá el inicio del ejercicio de las competencias de OSITRAN sobre estos proyectos. Esta transición asegura un criterio de coherencia funcional y constituye una medida necesaria para garantizar la continuidad operativa, la estabilidad jurídica, la previsibilidad tarifaria y la integración sistémica de la infraestructura

estratégica de transporte de la provincia de Lima de cara a los XX Juegos Panamericanos Lima 2027.

1.5 Marco jurídico

La Ley N° 32441 (Ley de APP) constituye el marco normativo del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada y tiene como objetivo promover la eficiencia tanto en el desarrollo como en la ejecución de los proyectos, a través de una adecuada asignación de riesgos, una gestión contractual eficiente y la generación de valor por dinero en beneficio del interés público. En dicho marco, la norma regula las competencias de las entidades públicas titulares de proyectos (EPTP), así como los principios que rigen la estructuración, ejecución y seguimiento de los contratos de concesión.

Asimismo, la Ley de APP establece el principio de planificación, conforme al cual el Estado, a través de las entidades públicas competentes, prioriza y orienta el desarrollo ordenado de las APP de acuerdo con los planes nacionales y sectoriales. En ese marco, corresponde reconocer el rol de PROINVERSIÓN como Entidad Pública Titular del Proyecto en las iniciativas estratégicas que comprenden la movilidad nacional, en la que goza de especial importancia la provincia de Lima como epicentro de la estructura orgánica del Estado y sede principal de los XX Juegos Panamericanos Lima 2027.

No obstante, en el escenario actual, PROINVERSIÓN no cuenta con la habilitación legal automática para asumir la titularidad de proyectos como Línea Amarilla. Según la Décima Séptima Disposición Complementaria Final de la Ley N° 32441 y el artículo 19¹ del su Reglamento (D.S. N° 316-2025-EF), el alcance de los proyectos bajo titularidad de PROINVERSIÓN se limita a aquellos suscritos dentro de los doce meses previos a la

¹ **Artículo 19. Entidades que califican como EPTP**

19.1. Las entidades que cumplen el rol de EPTP son las siguientes:

1. Proinversión para proyectos de Gobierno Nacional.
2. El Gobierno Regional o Gobierno Local respectivo, en los proyectos de su competencia.

19.2. Los Ministerios y entidades públicas habilitadas mediante ley expresa ejercen funciones de EPTP vinculadas a la fase de Ejecución Contractual, conforme a lo dispuesto en el párrafo 7.1 del artículo 7 y la Décima Cuarta Disposición Complementaria Final de la Ley.

norma con inversiones superiores a 80,000 UIT, o nuevos proyectos del Gobierno Nacional.

En consecuencia, a efectos de viabilizar la integración y unificación de los corredores logísticos de la provincia de Lima mediante la centralización de la Titularidad Contractual en PROINVERSIÓN, resulta necesaria la dación de una Ley que le asigne dicha competencia y extienda el alcance de la normativa vigente.

De conformidad con los artículos 102 y 107 de la Constitución Política del Perú, el Congreso de la República tiene la atribución de dictar leyes y los congresistas gozan del derecho de iniciativa legislativa. Bajo este marco constitucional, la presente propuesta busca optimizar la gestión de proyectos viales estratégicos para asegurar la prestación del servicio durante el compromiso internacional de 2027.

La fórmula normativa se asienta sobre infraestructura y proyectos que implican un tratamiento legal a partir de los bienes de dominio público que se encuentran bajo administración de la MML. Al tratarse de bienes de dominio público, resulta plenamente aplicable la potestad legislativa para consolidar su titularidad en un solo ente estatal especializado.

Conforme al artículo 58 de la Constitución, el Estado orienta el desarrollo del país y actúa principalmente en servicios públicos e infraestructura. Por tanto, las sustituciones y transferencias competenciales aquí propuestas son necesarias para el logro de tales fines, sin que ello signifique una colisión con la Carta Magna ni una intervención en materias propias de leyes orgánicas. Esta medida es adecuada para lograr eficiencias en la infraestructura metropolitana y no supone una modificación de las competencias esenciales de los órganos constitucionales.

La viabilidad de esta transferencia se sustenta en que los bienes involucrados son de dominio público, según el artículo 56 de la Ley Orgánica de Municipalidades (LOM) y la Ley N° 29151 (Ley General del Sistema Nacional de Bienes Estatales). Los actos de

transferencia de titularidad entre entidades del Estado constituyen asuntos de mera legalidad ordinaria que no afectan las atribuciones constitucionales municipales.

Asimismo, la presente Ley no incide en las rentas de la municipalidad protegidas por el artículo 196 de la Constitución. La retribución por la concesión de bienes de dominio público estratégico, cuya administración es reorganizada por ley nacional para fines de interés público, no constituye un despojo de rentas municipales, sino una optimización de la representación estatal en el contrato. El Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1192 respalda que la transferencia de bienes de dominio público entre entidades estatales es un proceso que se inserta plenamente en el ámbito de la ley ordinaria.

Finalmente, la presente iniciativa garantiza el respeto irrestricto a la libertad de contratación consagrada en el artículo 62 de la Constitución Política del Perú. El desplazamiento de la Titularidad Contractual y de la representación del Estado en la gestión del contrato no supone una modificación de las cláusulas contractuales. El Estado peruano mantiene su posición como concedente y el concesionario mantiene inalterables sus obligaciones, derechos y el equilibrio económico-financiero derivados del Contrato de Concesión, los cuales permanecen incólumes ante este perfeccionamiento institucional.

II. FUNDAMENTO TÉCNICO DE LA PROPUESTA NORMATIVA

2.1. Identificación del problema público que busca resolver la presente Ley

El problema público identificado se relaciona con la fragmentación de la Titularidad Contractual en proyectos de infraestructura vial ubicados en la provincia de Lima que, si bien cumplen una función integrada, se encuentran bajo la titularidad y administración de distintas entidades públicas, principalmente de los niveles nacional y local. Esta ausencia de mando único sobre el sistema vial metropolitano no es un problema de coordinación superable en el corto plazo, sino una fractura estructural en la gobernanza de la infraestructura que impide una respuesta ágil, uniforme y oportuna ante las exigencias operativas del sistema.

Esta situación genera una dispersión de competencias y responsabilidades en la gestión de los contratos de concesión, deficiencia que fue evidenciada en los sustentos técnicos que derivaron en la actual Ley de APP (Ley N° 32441). Dicho marco normativo ya ha iniciado el traslado de la calidad de Entidad Pública Titular del Proyecto a PROINVERSIÓN como una política de Estado para propiciar una gestión más ágil, la reducción de la burocracia y una mayor eficiencia en la ejecución de obras.

La fragmentación de titularidad tiene consecuencias económicas directas y cuantificables sobre los corredores logísticos que alimentan el Puerto del Callao y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. En el caso del corredor portuario, la falta de un interlocutor único entre la MML y el MTC impide la implementación de carriles exclusivos para carga pesada, sistemas de citas electrónicas integradas con los terminales portuarios (APM Terminals y DP World), y protocolos coordinados de gestión de cola en las vías de acceso. Como resultado, los tiempos de espera en las puertas de los terminales durante hora punta superan las 3 horas, generando sobre-costos de transporte que se trasladan a la cadena exportadora. En el caso del corredor aeroportuario, la ausencia de una gestión vial unificada impide implementar protocolos de banda horaria para el tránsito de vehículos de delegaciones internacionales a lo largo del trayecto completo entre el Jorge Chávez y las sedes del evento.

En la práctica, la dualidad en la Titularidad Contractual genera cuellos de botella en al menos tres funciones críticas del sistema vial: (i) la aprobación de planes de desvío, que bajo el esquema actual requiere la concurrencia de dos entidades con criterios y procedimientos distintos; (ii) la liberación de interferencias, cuya gestión fragmentada retrasa la ejecución de obras de interconexión que dependen de decisiones coordinadas; y (iii) el mantenimiento integral de los corredores, que no puede ejecutarse bajo estándares uniformes cuando la titularidad está dividida entre autoridades con marcos normativos y presupuestales independientes.

Dicha urgencia se vuelve crítica en el contexto de los XX Juegos Panamericanos Lima 2027, donde la unidad de gestión técnica es la única garantía para que los cronogramas de obras de interconexión vial no se vean interrumpidos por conflictos de competencia

jurisdiccional, los cuales el Estado peruano no puede permitirse resolver en plazos ordinarios de coordinación sin poner en riesgo sus compromisos internacionales.

Esta fragmentación dificulta la planificación conjunta y la coordinación institucional entre las entidades involucradas, así como la adopción de decisiones integradas durante la ejecución operativa, especialmente en aquellos aspectos que requieren una visión sistémica al articular corredores logísticos de transporte en la provincia de Lima, donde confluye el Macro ámbito logístico Lima-Callao. Por ello, resulta estrictamente necesaria la unificación de la Entidad Pública Titular del Proyecto en PROINVERSIÓN, a fin de que gestione integralmente estas concesiones desarrolladas en la provincia para lograr una uniformización de políticas que propicie la interconexión de las infraestructuras de transporte multimodal (terrestre, aéreo, marítimo y ferroviario), tal como sucedió en el caso del Anillo Vial Periférico.

Como consecuencia del escenario actual, se generan ineficiencias en la ejecución de las APP, se incrementan los riesgos contractuales por fallas de coordinación y se afecta la calidad, continuidad y predictibilidad del servicio público de infraestructura vial metropolitana. Todo esto evidencia la necesidad ineludible de una intervención normativa con rango de Ley que permita unificar, desde la estricta perspectiva del interés nacional, la gestión integrada del sistema de concesiones de infraestructura vial en la provincia de Lima.

2.2. Identificación del problema público que busca resolver la presente Ley

En el contexto nacional, el desarrollo de proyectos de infraestructura vial presenta la ineludible necesidad de unificar la calidad de Entidad Pública Titular del Proyecto en aquellas concesiones viales que: (i) forman parte de planes macro de desarrollo territorial, tales como corredores logísticos o sistemas integrados de transporte; y (ii) en las que confluyen contractualmente distintas entidades de los niveles de gobierno nacional, regional o local.

De esta manera, actualmente en la provincia de Lima coexisten diversas entidades ostentando la Titularidad Contractual en proyectos estratégicos que, por su naturaleza,

requieren una interconexión física y operativa ininterrumpida. Esta realidad incide directamente en la calidad del servicio público que reciben los usuarios, dificultando la implementación de sistemas estandarizados y la prestación homogénea de servicios. Asimismo, limita la adopción de políticas tarifarias integradas y complica la consolidación de servicios interoperables dentro de un mismo sistema de transporte metropolitano.

Adicionalmente, el acelerado crecimiento demográfico y urbano registrado en la capital ha incrementado de manera sostenida la demanda por movilidad y conectividad vial de alto desempeño. Este fenómeno evidencia la urgencia de culminar, interconectar y operar, bajo un mismo esquema de gobernanza, grandes proyectos de infraestructura cuya planificación responde a necesidades territoriales integradas. La ausencia de un modelo único de conducción institucional no solo compromete la oportunidad y eficacia en el desarrollo de proyectos de alto impacto y limita la predictibilidad para la inversión privada, sino que expone al Estado peruano a un inminente riesgo de incumplimiento logístico frente a compromisos de envergadura global, como los XX Juegos Panamericanos Lima 2027.

2.3. Contenido de la propuesta normativa

La presente Ley tiene por finalidad extender el modelo de unificación de la calidad de Entidad Pública Titular del Proyecto a favor de PROINVERSIÓN, aplicándolo a contratos de APP suscritos que desarrollen proyectos de infraestructura vial en los que la MML ejerce dicha titularidad y que formen parte de los corredores logísticos de la provincia de Lima, a efectos de propiciar un desarrollo articulado. Este esquema permitirá concentrar la gestión contractual en una sola entidad, generando condiciones de eficiencia administrativa y contractual. A continuación, desarrollamos los principales aspectos de la propuesta normativa:

(i) Cambio de rol de la entidad pública titular de los proyectos a favor de PROINVERSIÓN

La presente propuesta legislativa plantea un modelo de unificación mediante el cual, a pedido del Concesionario, PROINVERSIÓN asumirá la Titularidad

Contractual en contratos de APP suscritos por la MML respecto de proyectos de infraestructura vial, siempre que formen parte de redes viales integradas dentro del mismo espacio territorial. Este esquema responde a la lógica de planificación sectorial, a efectos de articular, estandarizar y optimizar el desarrollo de la infraestructura bajo una única estrategia pública de integración de corredores logísticos de transporte para una mejor movilidad urbana.

Al concentrar la gestión contractual en una sola entidad técnica como PROINVERSIÓN, se extienden las eficiencias administrativas ya establecidas en la nueva Ley de APP y su Reglamento, facilitando la interoperabilidad de la infraestructura dentro de un sistema interconectado en la provincia de Lima.

(ii) Excepción del proceso de modificación contractual y emisión de actos administrativos. Reclasificación de vías

Para posibilitar la transición de la Titularidad Contractual de la MML hacia PROINVERSIÓN, sin afectar la continuidad operativa ni generar incertidumbre jurídica a los inversionistas, la presente Ley dispone que la cesión de posición contractual se realice sin que se requiera seguir el procedimiento ordinario de modificación contractual (adendas) regulado en la Ley de APP, ni la emisión de actos administrativos adicionales para su implementación, tal como ya lo dispone la Décima Séptima Disposición Complementaria Final de la referida Ley. Este mecanismo permite materializar la transferencia de manera directa, asegurando celeridad y simplicidad institucional.

En paralelo, las vías que integren los proyectos materia de cesión serán reclasificadas como parte de la Red Vial Nacional por parte del MTC, como entidad sectorial responsable de su planificación, mantenimiento, operación y desarrollo estratégico, a efectos de propiciar la viabilidad de la transición y el cumplimiento de la finalidad de la norma.

(iii) Ratificación de seguridades y mantenimiento de ingresos por retribución

El cambio en la Titularidad Contractual a efectuarse mediante esta Ley no alterará las seguridades y garantías otorgadas por el Estado al concesionario,

ni los compromisos económicos pactados, en especial respecto del destino de las retribuciones derivadas de contratos de concesiones onerosas, las cuales seguirán siendo realizadas a favor de la entidad titular (PROINVERSIÓN). De esta manera, se asegura de que la modificación de la titularidad no implique una afectación financiera en el esquema de la Concesión ni una reestructuración del flujo económico previsto contractualmente.

Asimismo, se precisa que estos cambios no alcanzan a los aportes de supervisión y regulación que realicen los concesionarios ni modifican las obligaciones asociadas a la operación del proyecto, con el fin de preservar la absoluta estabilidad económica del contrato durante y después del proceso de cesión.

(iv) Plazo para actos de cumplimiento

La presente Ley mantiene el plazo regulado en la Décima Séptima Disposición Complementaria Final de la Ley de APP de treinta (30) días, luego de la entrada en vigencia de la norma, para la implementación de los actos necesarios que permitan ejecutar la cesión de posición contractual, garantizando que el proceso se realice de manera celeré, ordenada y coordinada. Dicho plazo permite asegurar fluidez en la transferencia, evitando retrasos, conflictos operativos o incertidumbre respecto de la titularidad del proyecto. Este marco temporal constituye un elemento esencial para la predictibilidad técnica, permitiendo que las obligaciones se ejecuten oportunamente bajo la nueva Entidad Pública Titular del Proyecto.

(v) Cambio del supervisor a favor de OSITRAN

La norma dispone el cambio del rol de supervisor, que pasa del Fondo Metropolitano de Inversiones (INVERMET) a OSITRAN. Este último asumirá en adelante y ejercerá sus competencias en el control tarifario, fiscalización operativa y seguimiento de indicadores de desempeño, en estricta conformidad con la Ley N° 26917 y su Reglamento [1]. Este cambio obedece a que las vías pasarán a integrar el sistema vial nacional como infraestructuras de uso público,

recayendo naturalmente dentro del ámbito de competencia de OSITRAN. De esta manera, este organismo pasará a desempeñar su rol de regulador y supervisor, incluyendo la regulación tarifaria y los aportes por regulación conforme a la normativa de la materia.

III. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO Y EVALUACIÓN DE IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente Ley tendrá un impacto positivo al ampliar la unificación de la Titularidad Contractual en proyectos de infraestructura vial integrados, eliminando la duplicidad institucional existente entre entidades nacionales y locales. Esta reorganización reducirá costos administrativos para el Estado, acortará tiempos de ejecución de obras críticas y mejorará la coordinación operativa entre proyectos que forman parte de un mismo sistema territorial, generando mayor eficiencia y seguridad jurídica para el modelo de Asociación Público-Privada (APP).

Asimismo, la norma previene un impacto negativo de alto costo reputacional y económico para el país, al asegurar que la infraestructura vial de la provincia de Lima opere como un sistema de alto rendimiento capaz de absorber el flujo extraordinario de delegaciones internacionales sin los retrasos inherentes a la gestión fragmentada actual, garantizando el éxito de los XX Juegos Panamericanos Lima 2027.

La unificación de la titularidad sobre los principales corredores logísticos del Macro Ámbito Lima–Callao generará beneficios directos y cuantificables sobre la operación de los Terminales Portuarios del Callao y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. En el plano portuario, la implementación de un sistema integrado de gestión del flujo de acceso, posible solo bajo una autoridad vial única, y permitirá reducir los tiempos de espera en las puertas de los terminales, mejorar la predictibilidad del tránsito para los operadores logísticos y reducir los costos de sobre-estadía. En el plano aeroportuario, la unificación permitirá implementar corredores exclusivos para delegaciones internacionales y vehículos diplomáticos en el tramo completo Aeropuerto–Sedes Lima 2027, eliminar los actuales puntos de conflicto jurisdiccional que dificultan la intervención coordinada de

Policía de Tránsito, SUTRAN y MTC, y garantizar tiempos de traslado predecibles. Estos beneficios tienen una dimensión temporal más amplia que los Juegos Panamericanos: la infraestructura y los protocolos de gestión integrada quedarán operativos con carácter permanente, beneficiando al comercio exterior y a la movilidad urbana de Lima mucho más allá del evento deportivo de 2027.

Además, la norma contribuye a mejorar la calidad del servicio público, ya que permitirá aplicar estándares técnicos y operativos homogéneos bajo la supervisión de OSITRAN. La inclusión de un procedimiento simplificado de cesión contractual sin adendas reducirá cargas burocráticas innecesarias, mientras que el respeto irrestricto a las obligaciones financieras preexistentes brindará estabilidad al concesionario y evitará impactos fiscales negativos o contingencias legales para el Estado.

Desde una perspectiva de técnica legislativa, la norma representa una intervención necesaria y estrictamente proporcional, pues resuelve un problema estructural —la fragmentación de la titularidad contractual— sin crear nuevas cargas para los inversionistas. Su diseño simplifica procesos, blinda los derechos adquiridos y organiza competencias existentes bajo una sola autoridad técnica (PROINVERSIÓN), asegurando la coherencia legal y operativa del sistema vial nacional.

Finalmente, la propuesta fortalece el marco normativo de las APP al introducir mecanismos ágiles para materializar la cesión de posición contractual mediante actos de ejecución directa. Esto mejora la transparencia, reduce el riesgo de controversias jurisdiccionales y evita la saturación del sistema con modificaciones normativas complejas, asegurando que la infraestructura vial de la capital funcione como un sistema integrado y jurídicamente uniforme.

IV. ANÁLISIS DE IMPACTOS CUANTITATIVOS Y/O CUALITATIVOS DE LA NORMA

Desde una perspectiva cuantitativa, la presente Ley permitirá reducir costos administrativos y tiempos de ejecución en el desarrollo de proyectos viales integrados, al

materializar la unificación de la Titularidad Contractual. Este cambio normativo facilitará la ejecución de proyectos interconectados, como corredores logísticos y sistemas metropolitanos, evitando duplicidades y superposiciones jurisdiccionales entre entidades del nivel nacional y local. En la provincia de Lima, donde existe una alta concentración poblacional y una elevada demanda de transporte, la norma favorecerá la conclusión y puesta en funcionamiento más ágil de infraestructura vial estratégica, generando efectos económicos positivos y contribuyendo a una mayor eficiencia en la prestación del servicio por parte del concesionario.

Cualitativamente, la norma incrementará la calidad del servicio de transporte urbano al permitir la implementación de estándares técnicos y operativos uniformes en sistemas integrados bajo la gestión de PROINVERSIÓN como Entidad Pública Titular del Proyecto. Esta homogeneización es clave en un territorio como la provincia de Lima, donde los corredores logísticos funcionan de manera sistémica y dependen de una coordinación técnica continua.

Con la transferencia de la titularidad de los proyectos de la MML a PROINVERSIÓN, será posible efectuar una gestión integral e interconexión de los distintos proyectos de concesión de infraestructura de transporte de la capital en favor de los usuarios. Asimismo, la medida refuerza la interoperabilidad logística de cara a los XX Juegos Panamericanos Lima 2027, asegurando que los corredores viales funcionen bajo un mando técnico único que priorice la fluidez de las rutas críticas del evento deportivo y garantice el cumplimiento de los estándares internacionales de movilidad.

V. ANÁLISIS DE IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La vigencia de la presente Ley no generará impactos negativos en la legislación nacional, dado que su contenido es plenamente coherente con el ordenamiento constitucional y se articula de manera armónica con la Ley N° 32441 (Ley de APP), la cual promueve niveles superiores de eficiencia en la estructuración y gestión de proyectos de infraestructura de interés nacional.

La norma guarda estricta concordancia con lo dispuesto en el Texto Único Ordenado de la Ley N° 29151, Ley General del Sistema Nacional de Bienes Estatales, aprobado por el Decreto Supremo 019-2019-VIVIENDA, y su Reglamento. Asimismo, se encuentra alineada con el Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1192, Ley Marco de Adquisición y Expropiación de inmuebles, transferencia de inmuebles de propiedad del Estado y liberación de interferencias, en tanto facilita la gestión de activos estatales bajo un mando técnico unificado.

En este marco, la medida propuesta uniformiza la Titularidad Contractual en proyectos que forman parte de redes viales integradas de la provincia de Lima, respondiendo a la necesidad de consolidar un esquema único de conducción institucional a cargo de PROINVERSIÓN. Esto es consistente con la tendencia normativa actual que ya ha asignado a dicha entidad otros proyectos críticos para el crecimiento urbano de la capital, reforzando la obligación del Estado de culminar e integrar infraestructuras que operan como sistemas conjuntos y estratégicos para el desarrollo del país.

VI. VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA

La presente iniciativa legislativa se enmarca en la Agenda Legislativa para el Período Anual de Sesiones 2024-2025, aprobada por Resolución Legislativa del Congreso N.º 006-2024-2025-CR², en lo referido a los siguientes objetivos:

- a. Objetivo IV. Estado eficiente, transparente y descentralizado:
- Política de Estado N.º 24: Afirmación de un Estado eficiente y transparente
 - Tema N.º 92: Modernización y eficiencia de la gestión del Estado y a administración pública
 - Tema N.º 93: Transparencia en el Estado

² Congreso de la República del Perú. (2024, 2 de noviembre). *Resolución Legislativa del Congreso N.º 006-2024-2025-CR: Agenda Legislativa para el Período Anual de Sesiones 2024-2025* [Resolución legislativa]. Diario Oficial El Peruano. <https://www.congreso.gob.pe/Docs/DGP/DIDP/agenda2024/files/rlc-06-24-25.pdf>

VII. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa se encuentra vinculada con la Política de Estado³ N.º24 del Acuerdo Nacional, en las que se establece lo siguiente:

“Artículo 24°. Afirmación de un Estado eficiente y transparente

Nos comprometemos a construir y mantener un Estado eficiente, eficaz, moderno y transparente al servicio de las personas y de sus derechos, y que promueva el desarrollo y buen funcionamiento del mercado y de los servicios públicos. Nos comprometemos también a que el Estado atienda las demandas de la población y asegure su participación en la gestión de políticas públicas y sociales, así como en la regulación de los servicios públicos en los tres niveles de gobierno. Garantizaremos una adecuada representación y defensa de los usuarios de estos servicios, la protección a los consumidores y la autonomía de los organismos reguladores.

Con este objetivo el Estado: (a) incrementará la cobertura, calidad y celeridad de la atención de trámites así como de la provisión y prestación de los servicios públicos, para lo que establecerá y evaluará periódicamente los estándares básicos de los servicios que el Estado garantiza a la población; (b) establecerá en la administración pública mecanismos de mejora continua en la asignación, ejecución, calidad y control del gasto fiscal; (c) dará acceso a la información sobre planes, programas, proyectos, presupuestos, operaciones financieras, adquisiciones y gastos públicos proyectados o ejecutados en cada región, departamento, provincia, distrito o instancia de gobierno; (d) pondrá en uso instrumentos de fiscalización ciudadana que garanticen la transparencia y la rendición de cuentas en todas las instancias de gobierno; (e) erradicará la utilización proselitista del Estado y la formación de clientelas; (f) mejorará la capacidad de gestión del Estado mediante la reforma integral de la administración pública en todos sus niveles; (g) reducirá los costos de acceso a los bienes y servicios públicos; y (h) revalorará y fortalecerá la carrera pública promoviendo el ingreso y la permanencia de los servidores que demuestren alta competencia y solvencia moral.

³ Democracia y Estado de Derecho. (s. f.). *Las 35 políticas de Estado del Acuerdo Nacional* (objetivo “Democracia y Estado de Derecho”). SITEAL-IIEP-UNESCO. Recuperado de https://siteal.iiep.unesco.org/sites/default/files/sit_accion_files/11108.pdf