CÁMARA DE DIPUTADOS
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
RECIBIDO
PROPOSICIÓN LEGISLATIVA
00585-2026-2031-CD
RU 41917-CD
14 OCTUBRE 2026 05:42 p. m.
FIRMADO DIGITALMENTE: ASABARIAN

PROPOSICIÓN LEGISLATIVA QUE MODIFICA LA LEY 27613, LEY DE LA PARTICIPACIÓN EN RENTA DE ADUANAS Y LA LEY DE TRIBUTACIÓN MUNICIPAL

Los Diputados de la República que suscriben, integrantes del Grupo Parlamentario **Renovación Popular** y a iniciativa del señor **Diputado de la República Frank Krklec Torres**, en ejercicio de la atribución que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y los artículos 98 y 107 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presentan la siguiente proposición legislativa:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE MODIFICA LA LEY 27613, LEY DE LA PARTICIPACIÓN EN RENTA DE ADUANAS Y LA LEY DE TRIBUTACIÓN MUNICIPAL

Artículo 1.- Objeto de la ley

La presente ley tiene por objeto modificar la Ley N.º 27613, Ley de la Participación en Renta de Aduanas, y el artículo 80 del Decreto Legislativo N.º 776, Ley de Tributación Municipal, a fin de incorporar a la Municipalidad Metropolitana de Lima como beneficiaria de la Participación en Rentas de Aduanas por el impacto que la actividad logística, portuaria y aeroportuaria genera sobre la infraestructura vial metropolitana.

Artículo 2.- Finalidad

La presente ley tiene por finalidad contribuir al financiamiento sostenible del mantenimiento, conservación, rehabilitación, reforzamiento, reposición, mejoramiento y ampliación de la infraestructura vial metropolitana, incluidos los puentes y demás estructuras viales utilizadas por los corredores de transporte de carga, bajo criterios de corresponsabilidad fiscal y equidad territorial, sin reducir ni afectar las participaciones que corresponden conforme a ley a la Provincia Constitucional del Callao, a la provincia de Huaral, al Fondo Educativo del Callao, al Fondo Social para el Desarrollo de Chancay ni a los demás beneficiarios legalmente reconocidos.

Artículo 3.- Modificación de los artículos 1, 2, 3 y 5 e incorporación del artículo 3-A en la Ley N.º 27613, Ley de la Participación en Renta de Aduanas

Se modifican los artículos 1, 2, 3 y 5 y se incorpora el artículo 3-A en la Ley N.º 27613, Ley de la Participación en Renta de Aduanas, en los siguientes términos:

> **"Artículo 1.- Participación en la Renta**
>
> Las provincias y distritos donde se instalan y funcionan Aduanas Marítimas, Aéreas, Postales, Fluviales, Lacustres y Terrestres, tienen derecho a percibir no menos del 3 % de las rentas que se recauden por esa actividad, como Participación en Rentas de Aduanas (PRA), constituyendo recursos propios para beneficiar su desarrollo.
>
> **La Municipalidad Metropolitana de Lima, en su condición de administradora de las vías metropolitanas que conectan Lima Metropolitana con la Provincia Constitucional del Callao y el resto del país, tiene derecho a percibir una participación adicional equivalente al 3 % de las rentas de aduanas señaladas en el párrafo precedente.**

Dicha participación es adicional e independiente de las reconocidas a los demás beneficiarios y no implica la reducción, detracción, redistribución, compensación ni afectación de los recursos que corresponden, conforme a ley, a la Provincia Constitucional del Callao, a su Gobierno Regional, a sus gobiernos locales, al Fondo Educativo del Callao, a la provincia de Huaral, al Fondo Social para el Desarrollo de Chancay ni a los demás beneficiarios legalmente reconocidos."

"Artículo 2.- Beneficiarios de la Participación

La administración de la Participación en Rentas de Aduanas (PRA) corresponde a las municipalidades provinciales o distritales, según corresponda la ubicación de la aduana.

En el caso de la Provincia Constitucional del Callao, la administración de la Participación en Rentas de Aduanas (PRA) corresponde al Gobierno Regional del Callao y a los gobiernos locales de dicha jurisdicción, conforme a las participaciones que les correspondan de acuerdo con la presente ley."

"Artículo 3.- Participación en la Provincia Constitucional del Callao

El 10% del total de recursos provenientes de la Participación en Rentas de Aduanas (PRA), se destinará a la creación de un Fondo Educativo con la finalidad de sufragar los costos de los programas destinados a la Provincia Constitucional del Callao, a elevar la calidad académica y pedagógica de los profesores del Sector Público, de centros educativos y de la Universidad Nacional del Callao, a través de reentrenamiento y actualización permanente, otorgándose un incentivo por las horas destinadas a estas actividades y la buena preparación educativa, intelectual, cultural, técnica, deportiva y ética de los alumnos de dichas instituciones educativas. Igualmente, se podrá destinar hasta el 20% del Fondo Educativo para obras de infraestructura y para equipamiento de escuelas públicas y la Universidad Nacional del Callao, con énfasis en desarrollo informático e internet, así como la investigación científica y tecnológica.

El Fondo Educativo será administrado por un Consejo de Administración compuesto por cinco miembros representantes de las siguientes instituciones: Gobierno Regional, Universidad Nacional del Callao, Dirección Regional de Educación, Mesa de Concertación de la Lucha contra la Pobreza; y CONCYTEC.

Deducido el 10% que corresponde al Fondo Educativo, el saldo restante de recursos provenientes de la Participación en Rentas de Aduanas (PRA) será distribuido en un 50% al Gobierno Regional del Callao y el otro 50%, proporcionalmente, entre las municipalidades de la jurisdicción."

"Artículo 3-A.- Participación de la Municipalidad Metropolitana de Lima

La Municipalidad Metropolitana de Lima tiene derecho a percibir una participación adicional equivalente al 3 % de las rentas recaudadas por las aduanas ubicadas en la Provincia Constitucional del Callao.

Dicha participación es adicional e independiente de las participaciones, porcentajes y recursos reconocidos conforme a ley a la Provincia Constitucional del Callao, a su Gobierno Regional, a sus gobiernos locales y al Fondo Educativo del Callao, y no implica su reducción, detracción, redistribución, compensación ni afectación.

Los recursos percibidos por la Municipalidad Metropolitana de Lima constituyen recursos propios y se destinan prioritariamente al mantenimiento, conservación, rehabilitación, reforzamiento, reposición, mejoramiento y ampliación de la infraestructura vial metropolitana, incluidos los puentes y demás estructuras viales que integran los corredores utilizados para el transporte de carga y la conexión con la Provincia Constitucional del Callao."

"Artículo 5.- Distribución de los recursos de la Participación en Renta de Aduanas

Los recursos recaudados por la Participación en Rentas de Aduanas (PRA), excepto para la Provincia Constitucional del Callao, se distribuyen considerando los siguientes criterios:

a) 40 % proporcional a la población total de cada distrito

b) 10 % proporcional a la extensión territorial de cada distrito

c) 50 % proporcional al número de órganos de gobierno local de cada distrito.

En el caso de la provincia de Huaral, el 20 % de los recursos recaudados por la Participación en Rentas de Aduanas se destina al Fondo Social para el Desarrollo de Chancay. El monto restante, equivalente al 80 %, se distribuye aplicando los criterios señalados en los literales a), b) y c).

En el caso de las provincias limítrofes con Lima Metropolitana, la Municipalidad Metropolitana de Lima percibe, de manera adicional, el 3 % de las Rentas de Aduanas generadas en dichas provincias.

La participación reconocida a la Municipalidad Metropolitana de Lima no se deduce ni afecta, bajo ningún concepto, las participaciones, porcentajes o recursos que correspondan conforme a ley a las jurisdicciones donde se generan dichas rentas. En el caso de la provincia de Huaral, dicha participación no afecta el porcentaje destinado al Fondo Social para el Desarrollo de Chancay ni la distribución del monto restante prevista en el presente artículo.

Artículo 4.- Modificación del artículo 80 de la Ley de Tributación Municipal

Se modifica el artículo 80 de la Ley de Tributación Municipal, aprobada por el Decreto Legislativo N.º 776 y sus modificatorias, en los siguientes términos:

"**Artículo 80**.- El **3%** de las rentas recaudadas por cada una de las Aduanas Marítimas, Aéreas, Postales, Fluviales, Lacustres y Terrestres ubicadas en las provincias distintas a la Provincia Constitucional del Callao, constituyen ingresos propios de los Concejos Provinciales y Distritales en cuya jurisdicción funcionan dichas aduanas.

La Superintendencia Nacional de Aduanas (ADUANAS) será responsable por el abono mensual del importe que corresponde a cada Municipalidad, de conformidad con los índices que anualmente apruebe el Ministerio de Economía y Finanzas mediante Decreto Supremo.

La Municipalidad Metropolitana de Lima participa, adicionalmente, con el 3 % de las rentas de aduanas recaudadas en la Provincia Constitucional del Callao y en las demás provincias colindantes con Lima Metropolitana.

Dicha participación es adicional e independiente y no implica, en ningún caso, reducción, detracción, redistribución, compensación o afectación de las participaciones, porcentajes o recursos que conforme a ley correspondan a la Provincia Constitucional del Callao, a su Gobierno Regional y gobiernos locales, al Fondo Educativo del Callao, al Fondo Social para el Desarrollo de Chancay ni a los demás beneficiarios legalmente reconocidos."

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA.- Adecuación reglamentaria

El Poder Ejecutivo, mediante decreto supremo, adecúa el Reglamento de la Ley N.º 27613 a lo establecido en la presente ley dentro de los noventa (90) días calendario siguientes a su entrada en vigor. La adecuación reglamentaria no puede modificar, disminuir, detraer, redistribuir, compensar o afectar las participaciones y porcentajes cuya intangibilidad garantiza la presente ley.

SEGUNDA.- Vigencia

La presente ley entra en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

TERCERA.- Derogación

Se derogan las disposiciones que se opongan a la presente ley.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La infraestructura vial de Lima Metropolitana constituye un componente esencial del sistema logístico nacional. Por su ubicación geográfica y por la configuración de las redes de transporte terrestre del país, una parte significativa de las mercancías que ingresan o salen del territorio nacional a través del Puerto del Callao y del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez utiliza vías ubicadas en Lima Metropolitana para desplazarse hacia centros de almacenamiento, producción, distribución y consumo, así como para acceder a los principales ejes carreteros que conectan la capital con el norte, centro y sur del país.

Esta circunstancia determina que una parte importante de la red vial metropolitana no cumpla únicamente una función urbana o local. En la práctica, también funciona como infraestructura de soporte del comercio exterior peruano.

La documentación técnica y jurídica que sustenta la presente iniciativa identifica como problemática principal la sobrecarga y deterioro de la infraestructura vial de Lima Metropolitana como consecuencia del tránsito intensivo de vehículos de carga pesada que utilizan la ciudad como corredor hacia el Puerto del Callao y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, sin que actualmente exista un mecanismo suficiente de compensación territorial por las externalidades producidas por dichas actividades.[1]

La actividad portuaria, aeroportuaria y aduanera genera beneficios económicos que se proyectan sobre todo el territorio nacional. Sin embargo, una parte relevante de los costos territoriales asociados al traslado terrestre de esas mercancías se concentra en Lima Metropolitana.
Entre estos efectos se encuentran:

- deterioro acelerado del pavimento por la circulación de vehículos pesados;
- mayores requerimientos de mantenimiento, conservación y rehabilitación;
- congestión vehicular y reducción de la velocidad de circulación;
- incremento de los tiempos de viaje y de los costos operativos;
- mayores necesidades de gestión, fiscalización y seguridad vial;
- emisiones contaminantes, ruido y afectaciones al entorno urbano; y
- necesidad de construcción, mejoramiento, reforzamiento, reposición y ampliación de corredores, puentes y demás estructuras viales.

En términos económicos, se configura una externalidad negativa territorial: los beneficios derivados de la actividad de comercio exterior se distribuyen nacionalmente, mientras que una parte significativa de sus costos viales, urbanos y ambientales es asumida por una jurisdicción distinta de aquella en la que físicamente se encuentran las principales instalaciones aduaneras.

La Oficina General de Asuntos Jurídicos de la Municipalidad Metropolitana de Lima ha señalado que las operaciones vinculadas al Puerto del Callao y al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez benefician al comercio exterior y al país en su conjunto, pero generan costos y deterioro sobre infraestructura vial de competencia municipal.[2]

---

1 Municipalidad Metropolitana de Lima, Oficina General de Asuntos Jurídicos, Informe N.º D000784-2025-MML-OGAJ, 30 de julio de 2025; expediente del proyecto de ley, pp. 51-52. El informe identifica la sobrecarga y deterioro de la infraestructura vial de Lima por el tránsito de carga pesada hacia el Puerto del Callao y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

2 Municipalidad Metropolitana de Lima, Oficina General de Asuntos Jurídicos, expediente del proyecto de ley; Informe N.º D000745-2026-MML-OGAJ, 12 de agosto de 2026. Se señala que las actividades del puerto y aeropuerto

El problema no consiste, por tanto, únicamente en la existencia de vías deterioradas. Se trata de un desequilibrio estructural en la asignación de responsabilidades y recursos: Lima Metropolitana soporta parte importante de los costos de una cadena logística de alcance nacional sin participar, bajo el régimen vigente, de las rentas aduaneras generadas por las operaciones que producen dicho flujo de mercancías.

La Ley N.º 27613 reconoce el derecho de determinadas provincias y distritos a participar en las rentas recaudadas por las aduanas instaladas en su jurisdicción. Ese criterio, basado en la localización física de la aduana, resulta insuficiente frente a la realidad de las grandes áreas metropolitanas, en las que las externalidades de una infraestructura portuaria o aeroportuaria pueden extenderse más allá de los límites administrativos de la jurisdicción donde se encuentra instalada.

A este problema territorial se suma una cuestión de coherencia normativa. La Ley N.º 32278, publicada el 2 de abril de 2025, modificó el artículo 1 de la Ley N.º 27613 y estableció que las provincias y distritos donde funcionan aduanas tienen derecho a percibir no menos del 3 % de las rentas recaudadas por dicha actividad. Sin embargo, la información institucional del Ministerio de Economía y Finanzas sobre el artículo 80 del Decreto Legislativo N.º 776 mantiene la referencia al 2 % de las rentas recaudadas.[3]

Por consiguiente, la iniciativa legislativa busca responder simultáneamente a un problema de equidad territorial y corresponsabilidad fiscal, mediante el reconocimiento de Lima Metropolitana como jurisdicción directamente impactada por la actividad logística y aduanera vinculada al Callao; y a un problema de coherencia normativa, mediante la concordancia entre la Ley N.º 27613 y la Ley de Tributación Municipal.

II. EVIDENCIA QUE SUSTENTA EL PROBLEMA

2.1. Lima y Callao como sistema logístico integrado

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha reconocido técnicamente la estrecha relación existente entre el Puerto del Callao, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y la red vial de Lima y Callao. Entre los estudios sectoriales publicados por dicho Ministerio se encuentra un estudio específico de impacto vial por el flujo de carga del puerto, aeropuerto y zona de actividad logística.[4]

La propia documentación municipal parte de la constatación de que las vías metropolitanas funcionan como corredor de tránsito de carga pesada hacia el Puerto del Callao y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, generando un impacto que trasciende el ámbito local.[5]

2.2. Crecimiento e importancia del Puerto del Callao

Según la Autoridad Portuaria Nacional, durante 2025 los terminales portuarios de uso público del Callao —Muelle Sur, Muelle Norte y Muelle de Minerales— movilizaron más

---

benefician al comercio exterior y al país, pero generan costos y deterioro sobre infraestructura vial de competencia municipal.

3 Congreso de la República, Ley N.º 32278, publicada el 2 de abril de 2025, Disposición Complementaria Modificatoria Única, que modifica el artículo 1 de la Ley N.º 27613 y establece una participación no menor del 3 %. Texto oficial: https://www3.congreso.gob.pe/Docs/DGP/DIDP/files/ley_32278.pdf

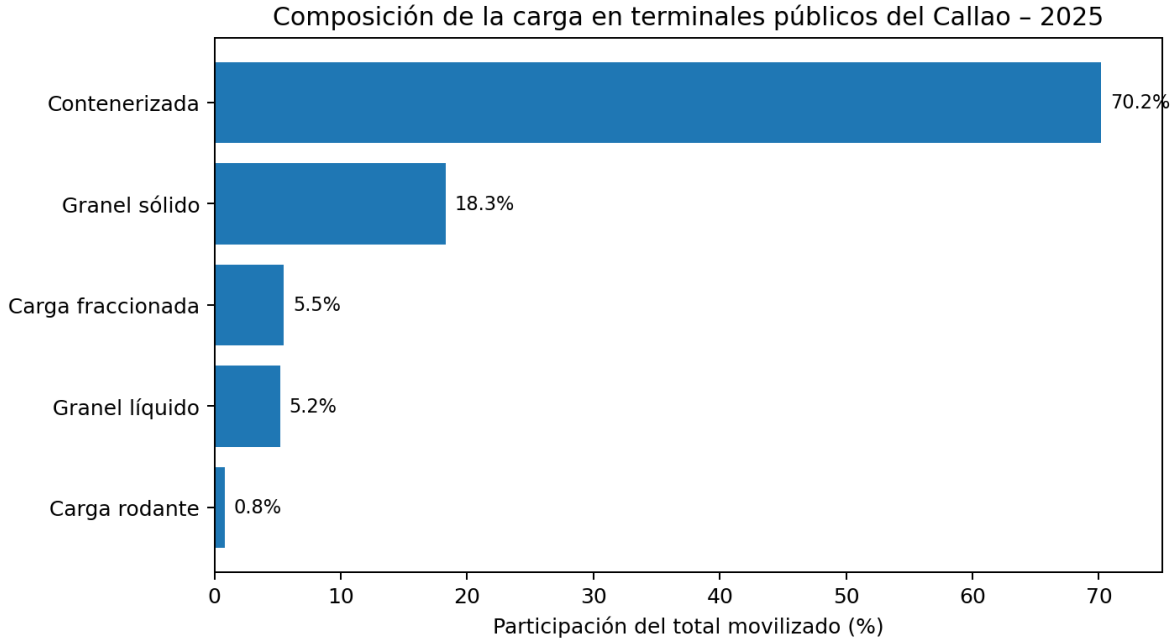
4 Ministerio de Transportes y Comunicaciones, relación de estudios sectoriales de transporte, que incluye el "Estudio de Impacto Vial en la Red Metropolitana de Lima y Callao por el Flujo de Carga del Puerto, Aeropuerto y Zona de Actividad Logística". Portal institucional de estudios del MTC.

5 Municipalidad Metropolitana de Lima, Oficina General de Asuntos Jurídicos, Informe N.º D000784-2025-MML-OGAJ, 30 de julio de 2025, y expediente del proyecto de ley, pp. 51-52.

de 45,4 millones de toneladas métricas, registrando un crecimiento de 3 % respecto del año anterior.[6]

La carga contenerizada representó 70,2 % del total movilizado (31,9 millones de toneladas), seguida por el granel sólido (18,3 %), carga fraccionada (5,5 %), granel líquido (5,2 %) y carga rodante (0,8 %). Esta estructura es especialmente relevante para el análisis vial, pues la elevada participación de carga contenerizada exige una conexión terrestre intensa mediante tractocamiones y semirremolques.[7]

GRÁFICO N.º 1
Composición de la carga en terminales públicos del Callao – 2025



Fuente: Autoridad Portuaria Nacional. Elaboración con datos oficiales de 2025.[8]

2.3. Crecimiento de la carga aérea del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Según CORPAC, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez movilizó 267 156 toneladas de carga aérea en 2025, frente a 228 963 toneladas en 2024, lo que representó un crecimiento anual de 16,6 %. El transporte aéreo de mercancías exige conexiones terrestres rápidas con almacenes, centros productivos y operadores logísticos, por lo que este crecimiento incrementa la importancia económica de las vías que comunican el aeropuerto con Lima Metropolitana.[9]

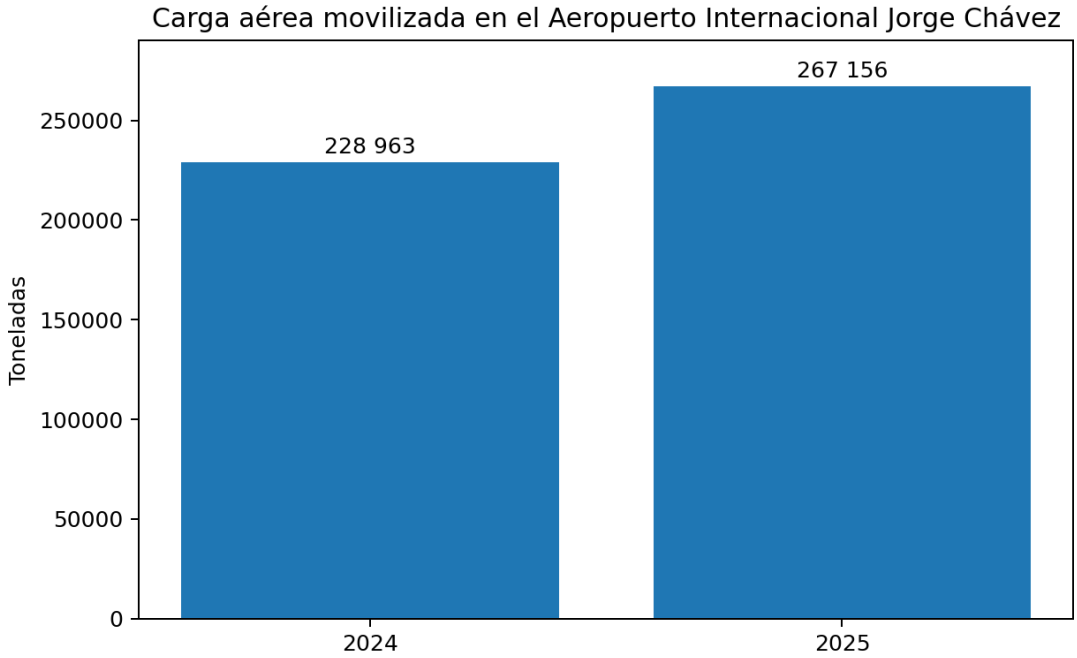
6 Autoridad Portuaria Nacional, "Puerto del Callao cerró el 2025 con crecimiento sostenido y más de 45.4 millones de toneladas métricas movilizadas", 29 de enero de 2026. Reporta más de 45,4 millones de TM y crecimiento de 3 %. https://www.gob.pe/institucion/apn/noticias/1343012-puerto-del-callao-cerro-el-2025-con-crecimiento-sostenido-y-mas-de-45-4-millones-de-toneladas-metricas-movilizadas

7 Autoridad Portuaria Nacional, ibíd. Composición 2025: carga contenerizada 70,2 % (31,9 millones de TM), granel sólido 18,3 %, carga fraccionada 5,5 %, granel líquido 5,2 % y carga rodante 0,8 %.

8 Fuente del Gráfico N.º 1: Autoridad Portuaria Nacional, nota informativa de 29 de enero de 2026 citada en las notas anteriores. Gráfico de elaboración propia a partir de los porcentajes oficiales publicados por la APN.

9 Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. - CORPAC, "El Jorge Chávez figura entre los 10 principales aeropuertos de la región…", 2026. Reporta 267 156 toneladas de carga en 2025, frente a 228 963 en 2024, con crecimiento de 16,6 %. https://www.gob.pe/institucion/corpac/noticias/1389048-el-aeropuerto-jorge-chavez-figura-entre-los-10-principales-aeropuertos-de-la-region-en-el-que-corpac-se-ocupa-de-la-navegacion-aerea

GRÁFICO N.º 2
Carga aérea movilizada en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez



Fuente: CORPAC, sobre información del ranking ACI-LAC.[10]

2.4. Efecto diferenciado de los vehículos pesados sobre los pavimentos

La ingeniería de pavimentos reconoce que la relación entre la carga transmitida por los ejes de un vehículo y el deterioro de la estructura vial es no lineal. La Federal Highway Administration de los Estados Unidos señala que el daño del pavimento puede seguir una relación exponencial de cuarta potencia respecto de la magnitud de la carga de rueda o eje, aunque el exponente puede variar según el tipo de deterioro. Este antecedente técnico confirma que el impacto vial del transporte de mercancías no puede medirse únicamente por el número de vehículos, sino también por las cargas por eje, configuración vehicular, frecuencia y condición estructural del pavimento.[11]

2.5. Deterioro estructural de puentes en los corredores logísticos de Lima Metropolitana

El impacto del tránsito pesado sobre la infraestructura vial metropolitana no se limita a la superficie de rodadura. En los puentes, el paso repetido de vehículos pesados genera ciclos de esfuerzos relevantes para la evaluación por fatiga, mientras que la aptitud de la estructura debe analizarse en función de su capacidad portante, las cargas vehiculares y las condiciones de diseño aplicables. Cuando una estructura presenta deterioro crítico o capacidad insuficiente, el mantenimiento rutinario puede resultar insuficiente y ser necesario recurrir a su rehabilitación integral, reforzamiento estructural o reposición.[12]

---

10 Fuente del Gráfico N.º 2: CORPAC, publicación institucional citada en la nota anterior, sobre información del ranking ACI-LAC. Gráfico de elaboración propia.

11 U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, "Reformulated Pavement Remaining Service Life Framework", FHWA-HRT-13-038, noviembre de 2013, cap. 7, "Traffic Loads". Señala que el daño del pavimento ha mostrado una relación exponencial de cuarta potencia con la magnitud de la carga de rueda/eje, pudiendo variar el exponente según el tipo de deterioro. https://www.fhwa.dot.gov/publications/research/infrastructure/pavements/13038/007.cfm

12 U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, Design and Evaluation of Steel Bridges for Fatigue and Fracture Reference Manual, FHWA-NHI-16-016, diciembre de 2016; y Federal Highway Administration, "Bridge Structure Comparative Analysis Technical Report", cap. 5, sobre fatiga y efecto acumulativo de los ciclos de carga producidos por vehículos pesados. https://www.fhwa.dot.gov/bridge/steel/pubs/nhi16016.pdf

Esta problemática adquiere especial relevancia en los corredores que articulan el sistema logístico Lima-Callao. En febrero de 2025, la entonces concesionaria Rutas de Lima informó a la Municipalidad Metropolitana de Lima sobre la condición crítica de cinco puentes ubicados en las Panamericanas Norte y Sur: Chillón, Atocongo, Alipio Ponce, Lurín y Conchán. Por tratarse de evaluaciones elaboradas por la exconcesionaria, se utilizan en la presente exposición como antecedente técnico y no como dictamen municipal. Entre los datos difundidos se encuentran la antigüedad del puente Chillón, construido en 1952, la recomendación de reemplazar su superestructura y el registro de 102 impactos de vehículos contra el puente Atocongo entre enero de 2015 y diciembre de 2024.[13]

La necesidad de intervenciones estructurales en estos corredores se encuentra corroborada por actuaciones ejecutadas por la propia Municipalidad Metropolitana de Lima. El 7 de julio de 2026 la comuna, a través de EMAPE, entregó la rehabilitación integral y el reforzamiento estructural del puente Conchán, construido en 1966, con una inversión de S/ 4,3 millones. Los trabajos comprendieron la reconstrucción de doce columnas, el reforzamiento de zapatas mediante postensado, nuevos muros de contención, reforzamiento de vigas cabezales y rehabilitación de la losa del tablero. La Municipalidad estimó en más de 800 000 los usuarios diarios beneficiados.[14]

Asimismo, en agosto de 2026 EMAPE inició la ejecución del nuevo puente La Capitana, sobre la quebrada Huaycoloro, destinado a reemplazar la estructura Bailey instalada en 2017. La nueva infraestructura, de aproximadamente 50 metros de longitud y dos carriles, representa una inversión superior a S/ 25,7 millones y evidencia la diferencia de escala presupuestal entre el mantenimiento ordinario y la reposición de una estructura definitiva.[15]

En el eje de la autopista Ramiro Prialé también se han requerido medidas extraordinarias frente a riesgos estructurales. Durante 2025 se declaró la situación de emergencia vinculada a los puentes Santa Clara II y Girasoles (Morón), y la Municipalidad Metropolitana de Lima tramitó la adquisición de tres puentes modulares por un monto adjudicado aproximado de US$ 8,58 millones. Este antecedente muestra que la atención de puntos críticos de la red metropolitana puede demandar erogaciones de una magnitud sustancialmente superior al mantenimiento rutinario.[16]

La dimensión presupuestal del problema también puede apreciarse, únicamente como referencia de escala, en la red vial nacional. En 2026, Provías Nacional informó que el reemplazo de 93 estructuras identificadas en riesgo requeriría una inversión superior a S/ 4 600 millones, monto que excede su presupuesto anual. Esta cifra no constituye una estimación de las necesidades de Lima Metropolitana, pero ilustra el elevado costo fiscal asociado a la reposición de puentes envejecidos o estructuralmente insuficientes.[17]

---

13 Rutas de Lima remitió a la Municipalidad Metropolitana de Lima, el 27 de febrero de 2025, información técnica sobre cinco puentes en estado crítico: Chillón, Atocongo, Alipio Ponce, Lurín y Conchán. Véase Latina Noticias, "¿Cuáles son los 5 puentes en estado crítico? Esto dice Rutas de Lima", 24 de marzo de 2025; El Comercio, "Cierre de puente Conchán: ¿qué otros puentes están en riesgo y quién los debe reparar?", 2025. La segunda fuente recoge, entre otros datos, 102 impactos contra el puente Atocongo entre enero de 2015 y diciembre de 2024. Para el puente Chillón, véase también la cobertura de 25 de agosto de 2026 sobre la recomendación de reemplazar su superestructura. Estos documentos se citan como antecedentes de la exconcesionaria, no como dictámenes municipales.

14 Municipalidad Metropolitana de Lima, "Alcalde de Lima entrega puente Conchán totalmente renovado, tras histórica rehabilitación estructural", Nota de Prensa N.º 406-2026-OGCRI-MML, 7 de julio de 2026. La MML informó una inversión de S/ 4,3 millones, reconstrucción de doce columnas, reforzamiento de zapatas mediante postensado, nuevos muros de contención, reforzamiento de vigas cabezales y rehabilitación de la losa; estimó más de 800 000 usuarios diarios beneficiados. https://www.gob.pe/institucion/munilima/noticias/1415913-alcalde-de-lima-entrega-puente-conchan-totalmente-renovado-tras-historica-rehabilitacion-estructural

15 Empresa Municipal de Apoyo a Proyectos Estratégicos (EMAPE), "EMAPE inicia construcción del puente La Capitana y pone en marcha plan de desvío desde el 31 de agosto", 30 de agosto de 2026. La obra reemplaza al puente Bailey instalado en 2017; contempla una estructura de aproximadamente 50 metros, dos carriles, inversión superior a S/ 25,7 millones y plazo de 180 días. Véase también Diario Oficial El Peruano, 31 de agosto de 2026.

16 Municipalidad Metropolitana de Lima, proceso de contratación DIRECTA-DIRECTA-7-2025-MML-OGA-OL-1, "Adquisición de tres (3) puentes modulares para atender la situación de emergencia por riesgo estructural de los puentes Santa Clara II y Girasoles (Morón)", monto adjudicado aproximado de US$ 8,576 millones. Véase asimismo Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional - Provías Nacional, Resolución Jefatural N.º 069-2025-MTC/20.2, 8 de mayo de 2025, sobre componentes modulares instalados en el puente Santa Clara II.

17 Provías Nacional informó en 2026 que la sustitución de 93 estructuras viales identificadas en riesgo demandaría una inversión superior a S/ 4 600 millones, monto mayor que el presupuesto anual disponible de la entidad. Véase América

A ello se agrega la necesidad de financiar la operación y conservación de corredores metropolitanos estratégicos. Tras asumir EMAPE la administración de las Panamericanas Norte y Sur, la Municipalidad Metropolitana de Lima informó que las labores iniciales de operación y mantenimiento serían financiadas con recursos provenientes de la ejecución de la carta fianza de la anterior concesionaria, por US$ 40 millones, sin afectar el presupuesto municipal ordinario. La utilización de una fuente extraordinaria para sostener estas vías evidencia la presión financiera asociada a su administración.[18]

En consecuencia, la necesidad de financiamiento vinculada a los corredores logísticos de Lima Metropolitana no puede circunscribirse al mantenimiento de pavimentos. Comprende también la conservación, rehabilitación, reforzamiento y reposición de puentes y demás estructuras viales cuya continuidad resulta indispensable para la conexión terrestre del sistema portuario, aeroportuario y logístico Lima-Callao. Esta circunstancia refuerza la necesidad de contar con una fuente estable de financiamiento vinculada a la actividad económica que genera parte relevante de dicha demanda de infraestructura.

2.6. Magnitud de las necesidades de conservación vial de Lima

La Municipalidad Metropolitana de Lima informó en agosto de 2025 el inicio de un plan de mantenimiento de 200 kilómetros en 52 vías metropolitanas con pistas en mal estado, ejecutado a través de EMAPE e INVERMET. Esta magnitud permite apreciar que el déficit de conservación vial posee escala metropolitana y exige fuentes de financiamiento sostenibles.[19]

Asimismo, el expediente municipal sostiene que una participación de Lima Metropolitana en las rentas de aduanas permitiría generar una fuente de recursos para el mantenimiento, conservación, rehabilitación y mejoramiento de la infraestructura vial metropolitana afectada por el tránsito de carga pesada.[20]

CUADRO N.º 1
Indicadores relevantes de presión logística y vial

Indicador	Magnitud / dato	Periodo	Fuente
Movimiento de carga – terminales públicos del Callao	Más de 45,4 millones TM	2025	APN
Participación de carga contenerizada	70,2 %	2025	APN
Carga aérea – Jorge Chávez	267 156 TM	2025	CORPAC
Crecimiento de carga aérea	16,6 %	2025/2024	CORPAC
Plan de mantenimiento vial MML	200 km / 52 vías	2025	MML
Puentes críticos en Panamericanas Norte y Sur	5 estructuras identificadas por la exconcesionaria	2025	Rutas de Lima (antecedente técnico)
Rehabilitación integral del puente Conchán	S/ 4,3 millones	2026	MML / EMAPE
Reposición del puente La Capitana	Más de S/ 25,7 millones	2026	EMAPE

Noticias / Canal N, "Provías señala que no cuenta con presupuesto para 90 puentes nuevos", 2026. La cifra se emplea únicamente como referencia comparativa de escala y no como estimación de las necesidades de Lima Metropolitana.

18 Municipalidad Metropolitana de Lima, "Emape asumió la administración de las vías Panamericana Sur y Norte", Nota de Prensa N.º 093-2025-OGCRI-MML, 30 de diciembre de 2025. La MML informó que los servicios iniciales de administración, seguridad vial, emergencias y mantenimiento serían financiados con recursos provenientes de la ejecución de la carta fianza de la exconcesionaria por US$ 40 millones, sin afectar el presupuesto municipal ordinario. https://www.gob.pe/institucion/munilima/noticias/1323795-emape-asumio-la-administracion-de-las-vias-panamericana-sur-y-norte

19 Municipalidad Metropolitana de Lima, "Iniciamos la recuperación de todas las vías metropolitanas", 21 de agosto de 2025. Reporta un plan de mantenimiento de 200 km en 52 vías metropolitanas con pistas en mal estado. https://www.gob.pe/institucion/munilima/noticias/1231142-iniciamos-la-recuperacion-de-todas-las-vias-metropolitanas

20 Municipalidad Metropolitana de Lima, Oficina General de Asuntos Jurídicos, Informe N.º D000745-2026-MML-OGAJ, 12 de agosto de 2026. El informe señala que la propuesta permitiría generar recursos para mantenimiento, conservación, rehabilitación y mejoramiento de la infraestructura vial metropolitana.

Indicador	Magnitud / dato	Periodo	Fuente
Puentes en riesgo de la red vial nacional (referencia)	93 estructuras / más de S/ 4 600 millones	2026	Provías Nacional

Fuente: APN, CORPAC, MML, EMAPE, Provías Nacional y antecedentes técnicos de Rutas de Lima. Elaboración propia.[21]

2.7. Síntesis de la evidencia

La evidencia permite identificar una cadena causal consistente: crecimiento del comercio exterior → incremento de operaciones portuarias y aeroportuarias → mayor actividad logística terrestre → utilización intensiva de corredores de Lima → deterioro de pavimentos, mayores solicitaciones sobre puentes y riesgo de pérdida de continuidad en puntos críticos → mayores necesidades de mantenimiento, rehabilitación, reforzamiento, reposición e inversión municipal. La solución normativa propuesta busca corregir la asimetría entre los beneficios nacionales de la actividad logística y los costos territoriales soportados por Lima Metropolitana.

III. OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS

3.1. Objetivo general

Establecer un mecanismo de participación de la Municipalidad Metropolitana de Lima en las rentas provenientes de las actividades aduaneras que generan impactos directos sobre su infraestructura vial, con la finalidad de contribuir al financiamiento de la conservación, mantenimiento, rehabilitación, reforzamiento, reposición, mejoramiento y ampliación de la infraestructura estratégica utilizada por el transporte de mercancías, incluidos puentes y demás estructuras viales, aplicando criterios de equidad territorial, corresponsabilidad fiscal y sostenibilidad urbana.

3.2. Objetivos específicos

Reconocer legalmente la función de Lima Metropolitana como soporte territorial del sistema logístico nacional, particularmente respecto de las actividades vinculadas al Puerto del Callao y al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Compensar parcialmente las externalidades viales que generan las actividades de transporte de mercancías asociadas al comercio exterior.
Incorporar a la Municipalidad Metropolitana de Lima como beneficiaria de la Participación en Rentas de Aduanas conforme a la fórmula legal.
Generar una fuente estable de financiamiento para infraestructura vial, incluidos puentes y demás estructuras, priorizando los corredores con mayor utilización por vehículos de transporte de carga.
Promover la conservación preventiva y asegurar capacidad financiera para ejecutar rehabilitación, reforzamiento o reposición cuando la condición estructural de los activos viales así lo requiera.
Contribuir a reducir los costos logísticos del país y mejorar las condiciones de seguridad vial y movilidad urbana.
Armonizar la Ley N.º 27613 con el artículo 80 del Decreto Legislativo N.º 776.

21 Fuentes del Cuadro N.º 1: Autoridad Portuaria Nacional, 29 de enero de 2026; CORPAC, publicación institucional 2026; Municipalidad Metropolitana de Lima, 21 de agosto de 2025 y 7 de julio de 2026; EMAPE, agosto de 2026; Provías Nacional, 2026; y antecedentes técnicos de Rutas de Lima difundidos en marzo de 2025. Elaboración propia.

Garantizar que la incorporación de la Municipalidad Metropolitana de Lima no reduzca ni afecte las participaciones legalmente reconocidas a la Provincia Constitucional del Callao, a la provincia de Huaral, al Fondo Educativo del Callao, al Fondo Social para el Desarrollo de Chancay ni a los demás beneficiarios.

IV. FUNDAMENTACIÓN DE LA INICIATIVA

4.1. Equidad territorial y corresponsabilidad fiscal

No resulta razonable que los beneficios económicos de una actividad de alcance nacional se distribuyan ampliamente mientras una parte significativa de sus costos de infraestructura sea asumida exclusivamente por una jurisdicción determinada. La Participación en Rentas de Aduanas reconoce que la actividad aduanera produce efectos territoriales y que una parte de los recursos que genera debe beneficiar a los territorios relacionados con dicha actividad.

La documentación municipal identifica expresamente como objetivo de la propuesta alcanzar una mayor corresponsabilidad fiscal y territorial, de modo que los distintos niveles de gobierno compartan de forma más equitativa las cargas y beneficios asociados a actividades logísticas nacionales que impactan directamente en Lima Metropolitana.[22]
El reconocimiento de una participación a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima responde a la necesidad de incorporar al esquema de Participación en Rentas de Aduanas a una jurisdicción que soporta externalidades directas de la actividad logística nacional. Sin embargo, dicho reconocimiento no debe trasladar el costo de esta medida a las jurisdicciones que actualmente son beneficiarias de la Participación en Rentas de Aduanas.
En consecuencia, la participación del 3 % reconocida a la Municipalidad Metropolitana de Lima tiene carácter adicional e independiente respecto de las participaciones preexistentes. Su otorgamiento no implica, en ningún caso, reducción, detracción, redistribución, compensación o afectación de los porcentajes o recursos que conforme a ley corresponden a la Provincia Constitucional del Callao, al Gobierno Regional del Callao, a sus gobiernos locales, al Fondo Educativo del Callao, a la provincia de Huaral ni al Fondo Social para el Desarrollo de Chancay.

4.2. Internalización de externalidades

El deterioro vial, la congestión, las emisiones, el ruido y los mayores requerimientos de infraestructura constituyen externalidades relacionadas con la actividad logística. La propuesta busca que una parte de los recursos generados por las actividades que producen dichas externalidades contribuya a financiar su mitigación, sin crear un nuevo impuesto o tasa a los operadores.

4.3. Sostenibilidad de la infraestructura vial

Una política adecuada de gestión de activos viales busca intervenir oportunamente para evitar que el deterioro alcance niveles que exijan rehabilitación estructural o reconstrucción. La sostenibilidad de la infraestructura comprende no solo la conservación de la superficie de rodadura, sino también la preservación de la capacidad estructural de puentes y demás obras que garantizan la continuidad de los corredores. Cuando una

22 Municipalidad Metropolitana de Lima, Oficina General de Asuntos Jurídicos, expediente del proyecto de ley, Informe N.º D000784-2025-MML-OGAJ. Se identifica como objetivo la corresponsabilidad fiscal y territorial entre niveles de gobierno respecto de las cargas y beneficios de las actividades logísticas nacionales.

estructura ha agotado su vida útil o resulta insuficiente frente a las cargas que soporta, la intervención requerida puede superar el mantenimiento ordinario y exigir su rehabilitación integral, reforzamiento o reposición. Una fuente estable de financiamiento vinculada a la actividad logística permite programar estas intervenciones y reducir la dependencia de acciones exclusivamente reactivas.

4.4. Autonomía y competencia municipal

El expediente jurídico de la Municipalidad Metropolitana de Lima recuerda que el artículo 107 de la Constitución reconoce a los gobiernos locales derecho de iniciativa legislativa en las materias que les son propias, y que la Ley Orgánica de Municipalidades atribuye al Concejo Municipal la aprobación de proyectos de ley en materias de su competencia. La propuesta guarda relación directa con competencias metropolitanas vinculadas a movilidad, transporte, desarrollo urbano e infraestructura vial.[23]

4.5. Coherencia del ordenamiento jurídico

La Ley N.º 32278 elevó la Participación en Renta de Aduanas a no menos del 3 %; por su parte, la información del MEF sobre el artículo 80 del Decreto Legislativo N.º 776 mantiene la referencia al 2 %. La iniciativa permite eliminar esa discordancia normativa y reforzar la seguridad jurídica.[24]
La coherencia normativa exige también preservar expresamente las participaciones previamente reconocidas por el ordenamiento jurídico. Por ello, la incorporación de la Municipalidad Metropolitana de Lima como beneficiaria no modifica los porcentajes ni los mecanismos de distribución reconocidos al régimen especial de la Provincia Constitucional del Callao ni el porcentaje destinado al Fondo Social para el Desarrollo de Chancay. Por esta razón, la participación correspondiente a Lima Metropolitana se regula de manera autónoma mediante el artículo 3-A, diferenciándola del régimen de distribución contenido en el artículo 3 para la Provincia Constitucional del Callao. La nueva participación constituye una asignación adicional y no una redistribución de los recursos actualmente atribuidos a dichos beneficiarios.

La iniciativa responde a una realidad territorial verificable: Lima Metropolitana constituye parte indispensable de la infraestructura terrestre que permite el funcionamiento del principal sistema portuario y aeroportuario del Perú, pero actualmente no participa de manera específica en los recursos generados por las actividades aduaneras que producen una parte sustancial de esa demanda vial.

Los más de 45,4 millones de toneladas movilizados por los terminales portuarios públicos del Callao durante 2025, las 267 156 toneladas de carga aérea movilizadas por el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y la necesidad municipal de intervenir 200 kilómetros en 52 vías metropolitanas evidencian que la problemática posee escala estructural y requiere una solución permanente.[25]
La evidencia incorporada sobre puentes demuestra, además, que la presión presupuestal no se limita a la carpeta asfáltica. La rehabilitación integral del puente Conchán y la reposición del puente La Capitana muestran que la continuidad de los corredores de carga

23 Constitución Política del Perú, artículo 107; Ley N.º 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, artículo 9 numeral 13. Véase también MML, Informe N.º D000784-2025-MML-OGAJ, que desarrolla la competencia del Concejo Metropolitano para aprobar proyectos de ley en materias propias.
24 Ley N.º 32278, Disposición Complementaria Modificatoria Única; y Ministerio de Economía y Finanzas, "Renta de Aduanas - Metodología de Distribución". Las fuentes muestran, respectivamente, el 3 % en la Ley N.º 27613 y la referencia al 2 % en la información institucional sobre el artículo 80 del Decreto Legislativo N.º 776.
25 Síntesis de datos oficiales: APN, 29 de enero de 2026 (más de 45,4 millones de TM en 2025); CORPAC, 2026 (267 156 TM de carga aérea en 2025); Municipalidad Metropolitana de Lima, 21 de agosto de 2025 (plan de 200 km en 52 vías metropolitanas).

puede exigir intervenciones estructurales de varios millones de soles por activo, de modo que una falla localizada puede comprometer la funcionalidad de todo el sistema logístico.

La modificación de la Ley N.º 27613 y del artículo 80 de la Ley de Tributación Municipal permitirá introducir un criterio de corresponsabilidad fiscal, equidad territorial y sostenibilidad de la infraestructura, vinculando una parte de los recursos generados por el comercio exterior con la conservación, rehabilitación, reforzamiento y reposición de los corredores y estructuras que permiten que dicho comercio se desarrolle.
La incorporación de la Municipalidad Metropolitana de Lima se efectúa, además, bajo una regla expresa de intangibilidad de los derechos previamente reconocidos. El 3 % asignado a Lima Metropolitana es adicional e independiente y no puede significar, en ningún extremo, una reducción, detracción, redistribución, compensación o afectación de los recursos correspondientes a la Provincia Constitucional del Callao, al Gobierno Regional del Callao, a sus gobiernos locales, al Fondo Educativo del Callao, a la provincia de Huaral ni al Fondo Social para el Desarrollo de Chancay.
De esta manera, la proposición legislativa atiende las externalidades viales que soporta Lima Metropolitana sin trasladar su costo a las jurisdicciones que actualmente cuentan con participaciones legalmente reconocidas en las Rentas de Aduanas.

V. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS, INVESTIGACIONES Y FUENTES UTILIZADAS

5.1. Decreto Legislativo N.º 776, Ley de Tributación Municipal

El artículo 80 del Decreto Legislativo N.º 776 regula la renta de aduanas como ingreso propio de las municipalidades provinciales y distritales en cuya jurisdicción funcionan las aduanas. La información institucional del MEF conserva la referencia al 2 % de las rentas recaudadas.[26]

5.2. Ley N.º 27613, Ley de la Participación en Renta de Aduanas

La Ley N.º 27613 desarrolló el régimen de Participación en Renta de Aduanas y estableció reglas particulares para la Provincia Constitucional del Callao. Esta constituye la norma central objeto de modificación por la iniciativa.

5.3. Ley N.º 30915 y régimen especial del Callao

El régimen de la Provincia Constitucional del Callao prevé una distribución especial de la Participación en Rentas de Aduanas, con asignaciones destinadas al Fondo Educativo, al Gobierno Regional del Callao y a las municipalidades de dicha jurisdicción. La presente iniciativa preserva íntegramente estos derechos preexistentes y regula separadamente, mediante el nuevo artículo 3-A, la participación adicional correspondiente a la Municipalidad Metropolitana de Lima.
La regulación autónoma tiene por objeto impedir que la incorporación de Lima Metropolitana sea interpretada como una modificación de la distribución interna vigente para la Provincia Constitucional del Callao. El 3 % reconocido a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima es adicional e independiente y no se deduce, detrae, redistribuye, compensa ni afecta los recursos que corresponden al Fondo Educativo del Callao, al Gobierno Regional del Callao ni a los gobiernos locales de la Provincia Constitucional del Callao.

26 Ministerio de Economía y Finanzas, "Renta de Aduanas - Metodología de Distribución", base legal: artículo 80 del Decreto Legislativo N.º 776. https://www.mef.gob.pe/es/politica-economica-y-social-sp-2822/150-transferencia-y-gasto-social/2300-renta-de-aduanas-metodologia-de-distribucon

5.4. Ley N.º 32278 y Fondo Social para el Desarrollo de Chancay

La Ley N.º 32278 constituye un antecedente de especial relevancia: creó el Fondo Social para el Desarrollo de Chancay, destinado a financiar cierre de brechas de infraestructura, acceso a servicios públicos y proyectos sociales en el área de influencia del Terminal Portuario de Chancay; además, modificó los artículos 1 y 5 de la Ley N.º 27613 y elevó la participación general a no menos del 3 %. Este precedente demuestra que el legislador peruano ya ha vinculado la renta aduanera con necesidades territoriales originadas en el área de influencia de infraestructura portuaria.[27]

La presente iniciativa respeta asimismo la asignación establecida por la Ley N.º 32278 a favor del Fondo Social para el Desarrollo de Chancay. En consecuencia, el 3 % reconocido a la Municipalidad Metropolitana de Lima no se descuenta del 20 % de los recursos recaudados por Participación en Rentas de Aduanas destinado al citado Fondo Social ni del 80 % restante distribuido conforme a los criterios previstos en el artículo 5 de la Ley N.º 27613. De este modo, la incorporación de Lima Metropolitana como beneficiaria no modifica ni reduce el financiamiento legalmente reconocido al Fondo Social para el Desarrollo de Chancay.

5.5. Reglamento vigente de la Ley N.º 27613

Mediante Decreto Supremo N.º 104-2025-EF, de 28 de mayo de 2025, se aprobó el Reglamento de la Ley N.º 27613, con el objeto de regular el procedimiento y metodología para la distribución de la Participación en Renta de Aduanas. La aprobación de la presente iniciativa exigirá su correspondiente adecuación reglamentaria.[28]

5.6. Antecedentes institucionales de la Municipalidad Metropolitana de Lima

El Informe N.º D000784-2025-MML-OGAJ, de 30 de julio de 2025, consideró jurídicamente procedente poner la iniciativa a consideración del Concejo Metropolitano. Posteriormente, mediante Acuerdo de Concejo N.º 358, de 13 de octubre de 2025, el Concejo Metropolitano aprobó la iniciativa legislativa; y mediante Oficio N.º 182-2025-MML-ALC, de 15 de octubre de 2025, la Alcaldía Metropolitana la remitió a la Presidencia del Congreso de la República.[29]

5.7. Proposición Legislativa N.º 00093-2026-2031-CD

El 26 de agosto de 2026 se presentó la Proposición Legislativa N.º 00093-2026-2031-CD, de autoría del diputado Frank Krklec Torres, que proponía modificar la Ley N.º 27613 y la Ley de Tributación Municipal para incorporar a la Municipalidad Metropolitana de Lima como beneficiaria de la Participación en Rentas de Aduanas, mediante una participación adicional del 3 %. Dicha proposición fue posteriormente retirada por su autor.

La presente proposición retoma la materia abordada en dicho antecedente e incorpora modificaciones de técnica legislativa y precisiones sustantivas, entre ellas la regulación autónoma de la participación de la Municipalidad Metropolitana de Lima mediante un nuevo artículo 3-A; la garantía expresa de intangibilidad de las participaciones y recursos correspondientes a los demás beneficiarios; y la ampliación del destino de los recursos al mantenimiento, conservación, rehabilitación, reforzamiento, reposición, mejoramiento y ampliación de la infraestructura vial metropolitana, incluidos los puentes y demás estructuras viales.

---

27 Congreso de la República, Ley N.º 32278, Ley que crea el Fondo Social para el Desarrollo de Chancay, publicada el 2 de abril de 2025. La norma destina recursos de la Participación en Renta de Aduanas al Fondo Social y modifica los artículos 1 y 5 de la Ley N.º 27613. https://www3.congreso.gob.pe/Docs/DGP/DIDP/files/ley_32278.pdf

28 Ministerio de Economía y Finanzas, Decreto Supremo N.º 104-2025-EF, 28 de mayo de 2025, que aprueba el Reglamento de la Ley N.º 27613, Ley de la Participación en Renta de Aduanas. https://www.gob.pe/institucion/mef/normas-legales/6817924-104-2025-ef

29 Municipalidad Metropolitana de Lima, Informe N.º D000745-2026-MML-OGAJ. Antecedentes: Informe N.º D000784-2025-MML-OGAJ, de 30 de julio de 2025; Acuerdo de Concejo N.º 358, de 13 de octubre de 2025; y Oficio N.º 182-2025-MML-ALC, de 15 de octubre de 2025.

CUADRO N.º 2
Evolución normativa relevante

Norma	Contenido relevante
Decreto Legislativo N.º 776	Regula la renta de aduanas en la Ley de Tributación Municipal; su art. 80 mantiene referencia al 2 %.
Ley N.º 27613	Desarrolla la Participación en Renta de Aduanas.
Ley N.º 30915	Regula la distribución especial de la PRA en la Provincia Constitucional del Callao.
Ley N.º 32278	Eleva la participación a no menos del 3 % y crea el Fondo Social para el Desarrollo de Chancay.
D.S. N.º 104-2025-EF	Aprueba el Reglamento de la Ley N.º 27613.
Proyecto MML	Propone incorporar a Lima Metropolitana como beneficiaria por el impacto sobre su infraestructura vial.
PL N.º 00093-2026-2031-CD	Antecedente presentado el 26 de agosto de 2026 para incorporar a Lima Metropolitana como beneficiaria de la PRA mediante un 3 % adicional. Fue retirado por su autor.

Fuente: legislación oficial y expediente de la Municipalidad Metropolitana de Lima. Elaboración propia.

CUADRO N.º 3
Comparación entre la PL N.º 00093-2026-2031-CD y la nueva redacción propuesta

Disposición	PL N.º 00093-2026-2031-CD	Nueva redacción / precisión incorporada
Estructura inicial	Artículo 1: objeto. Artículo 2: modificación de la Ley N.º 27613. Artículo 3: modificación de la Ley de Tributación Municipal.	**Se incorpora un Artículo 2 de Finalidad, conforme a la técnica legislativa aplicable. Las modificaciones normativas se renumeran como artículos 3 y 4.**
Ley N.º 27613 - artículo 1	La MML tiene derecho a percibir, adicionalmente, el 3 % "sin afectar ni reducir la participación que corresponde a los demás beneficiarios".	**Se precisa que la participación es adicional e independiente y que no puede implicar reducción, detracción, redistribución, compensación o afectación. Se individualiza la protección del Callao, Fondo Educativo, Huaral y Fondo Social para el Desarrollo de Chancay.**
Ley N.º 27613 - artículos 3 y 3-A (Callao / MML)	La PL anterior incorporaba dentro del artículo 3 del régimen del Callao el 3 % adicional correspondiente a la MML, destinado prioritariamente a infraestructura vial.	Se mantiene intacto el régimen interno de distribución del artículo 3 para el Callao y se crea un artículo 3-A autónomo para la participación adicional de la MML. Se refuerza la intangibilidad de los recursos del Callao y se precisa que los recursos de Lima pueden financiar mantenimiento, conservación, rehabilitación, reforzamiento, reposición, mejoramiento y ampliación de infraestructura vial, incluidos puentes y demás estructuras.

Disposición	PL N.º 00093-2026-2031-CD	Nueva redacción / precisión incorporada
Ley N.º 27613 - artículo 5 (Huaral/Chancay)	Se mantiene el 20 % para el Fondo Social para el Desarrollo de Chancay y se reconoce un 3 % adicional a Lima en provincias limítrofes.	**Se precisa expresamente que el 3 % de Lima no afecta el 20 % del Fondo Social para el Desarrollo de Chancay ni la distribución del 80 % restante.**
D. Leg. N.º 776 - artículo 80	La MML participa adicionalmente con el 3 % de las rentas de aduanas del Callao y provincias colindantes "sin afectar las participaciones que correspondan".	**Se refuerza la salvaguarda: la participación es adicional e independiente y no puede generar reducción, detracción, redistribución, compensación o afectación de las participaciones legalmente reconocidas.**
Adecuación reglamentaria	Se dispone la adecuación del reglamento dentro de 90 días.	**Se mantiene el plazo y se añade que el reglamento no puede disminuir, redistribuir o afectar las participaciones protegidas por la ley.**
Exposición de motivos	El análisis costo-beneficio señalaba que debía definirse si el 3 % era adicional o se deducía del régimen vigente.	Se elimina la incertidumbre sobre el carácter del 3 %, se establece de forma coherente que es adicional e independiente y se incorpora una regulación autónoma mediante el artículo 3-A, sin afectar Callao o Chancay.

Fuente: PL N.º 00093-2026-2031-CD y nueva redacción propuesta. Elaboración propia.

VI. SECTORES COMPRENDIDOS

6.1. Municipalidad Metropolitana de Lima

Principal beneficiaria institucional de la iniciativa y responsable de destinar los recursos, conforme a la fórmula legal, a infraestructura vial metropolitana.

6.2. EMAPE e INVERMET

Entidades vinculadas, dentro de sus competencias, a la programación, mantenimiento y ejecución de intervenciones viales metropolitanas. Son OPDs vinculadas a la Municipalidad Metropolitana de Lima

6.3. Ministerio de Economía y Finanzas

Interviene en los mecanismos de distribución, índices, transferencias y adecuación reglamentaria de la Participación en Renta de Aduanas.

6.4. SUNAT

Administra información de recaudación aduanera necesaria para determinar la base de la participación.

6.5. Gobierno Regional y gobiernos locales del Callao

Son beneficiarios del régimen especial vigente de Participación en Rentas de Aduanas. La incorporación de la Municipalidad Metropolitana de Lima no reduce ni afecta los porcentajes, participaciones o recursos que conforme a ley les corresponden. El 3 % reconocido a Lima Metropolitana constituye una participación adicional e independiente.

6.6. Provincia de Huaral y Fondo Social para el Desarrollo de Chancay

La iniciativa mantiene intangible la participación establecida por la Ley N.º 32278. En particular, no modifica ni reduce el 20 % destinado al Fondo Social para el Desarrollo de Chancay ni la distribución legalmente prevista respecto del 80 % restante.

6.7. Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Posee competencias en política nacional de transportes, infraestructura y logística y ha desarrollado estudios sobre el sistema vial Lima-Callao.

6.8. Operadores portuarios, aeroportuarios y logísticos

Se benefician indirectamente de mejores condiciones de conectividad terrestre y mayor predictibilidad de la cadena logística.

6.9. Ciudadanía

Las vías intervenidas son compartidas por transporte público, vehículos particulares, servicios de emergencia y actividades productivas; los beneficios de conservación poseen naturaleza colectiva.

VII. NORMAS QUE SE MODIFICAN O DEROGAN

7.1. Ley N.º 27613

La presente iniciativa modifica los artículos 1, 2, 3 y 5 e incorpora el artículo 3-A en la Ley N.º 27613. La modificación permite reconocer a la Municipalidad Metropolitana de Lima una participación adicional del 3 % y regularla separadamente del régimen de distribución correspondiente a la Provincia Constitucional del Callao. El nuevo artículo 3-A establece que los recursos correspondientes a Lima Metropolitana tienen carácter adicional e independiente y determina su destino prioritario al mantenimiento, conservación, rehabilitación, reforzamiento, reposición, mejoramiento y ampliación de infraestructura vial metropolitana, incluidos puentes y demás estructuras viales. La participación reconocida a Lima Metropolitana no sustituye, reduce ni modifica las participaciones preexistentes.

7.2. Artículo 80 del Decreto Legislativo N.º 776

Se modifica el artículo 80 de la Ley de Tributación Municipal para incorporar la participación de Lima Metropolitana y armonizar el porcentaje de dicha norma con el 3 % establecido actualmente en la Ley N.º 27613. La modificación incorpora expresamente el carácter adicional e independiente de la participación correspondiente a Lima Metropolitana y establece una cláusula de salvaguarda destinada a impedir que su aplicación reduzca las participaciones legalmente reconocidas a las jurisdicciones donde se recauden las rentas de aduanas.

7.3. Adecuación reglamentaria

La aprobación del proyecto requiere adecuar el Reglamento de la Ley N.º 27613, aprobado mediante Decreto Supremo N.º 104-2025-EF, particularmente en materia de procedimiento de cálculo, base de recaudación, periodicidad de la transferencia, índices, mecanismos de información y destino de los recursos. La adecuación reglamentaria no puede modificar, disminuir, detraer, redistribuir, compensar o afectar los porcentajes y participaciones cuya intangibilidad garantiza expresamente la presente ley.

7.4. Derogación

Se propone derogar o dejar sin efecto únicamente las disposiciones que se opongan a la nueva regulación, evitando cláusulas derogatorias de alcance indeterminado que puedan generar inseguridad jurídica.

CUADRO N.º 4
Normas que se modifican y Derogan

Norma / artículo	Texto vigente	Fórmula legal propuesta en el Proyecto de Ley
Ley N.º 27613 – Artículo 1. Participación en la Renta	**Artículo 1.- Participación en la Renta** Las provincias y distritos donde se instalan y funcionan Aduanas Marítimas, Aéreas, Postales, Fluviales, Lacustres y Terrestres, tienen derecho a percibir no menos del 3% de las rentas que se recauden por esa actividad, como Participación en Rentas de Aduanas (PRA), constituyendo recursos propios para beneficiar su desarrollo.	Artículo 1.- Participación en la Renta Las provincias y distritos donde se instalan y funcionan aduanas tienen derecho a percibir no menos del 3 % de las rentas recaudadas. La Municipalidad Metropolitana de Lima percibe, adicionalmente, el 3 %. La participación de Lima es adicional e independiente y no puede reducir, detraer, redistribuir, compensar o afectar los recursos del Callao, Fondo Educativo, Huaral, Fondo Social para el Desarrollo de Chancay ni demás beneficiarios.
Ley N.º 27613 – Artículo 2. Beneficiarios de la Participación	**Artículo 2.- Beneficiarios de la Participación** La administración de la Participación en Rentas de Aduanas (PRA), corresponde a las municipalidades provinciales o distritales, según corresponda la ubicación de la aduana. En la Provincia Constitucional del Callao, la administración seguirá a cargo del Consejo Transitorio de Administración Regional del Callao (CTAR-CALLAO).	Artículo 2.- Beneficiarios de la Participación. Se elimina la referencia al extinto CTAR-Callao y se actualiza la administración del régimen del Callao a cargo de su Gobierno Regional y gobiernos locales. La participación adicional de la MML se regula de manera autónoma en el artículo 3-A.
Ley N.º 27613 – Artículo 3. Participación en la Provincia Constitucional del Callao	**Artículo 3.- Participación en la Provincia Constitucional del Callao** El 10% del total de recursos provenientes de la Participación en Rentas de Aduanas (PRA), se destina al Fondo Educativo destinado a la Provincia Constitucional del Callao. El Fondo financia programas dirigidos a elevar la calidad académica y pedagógica de profesores, centros educativos y la Universidad Nacional del Callao; puede destinarse hasta el 20% del Fondo para infraestructura y equipamiento educativo. El Fondo Educativo es administrado por un Consejo de Administración integrado por representantes del Gobierno Regional, Universidad Nacional del Callao, Dirección Regional de Educación, Mesa de Concertación de la Lucha contra la Pobreza y CONCYTEC. Deducido el 10% destinado al Fondo Educativo, el saldo de la PRA se distribuye en 50% al Gobierno Regional del Callao y 50%, proporcionalmente, entre las municipalidades de la jurisdicción.	Artículo 3.- Participación en la Provincia Constitucional del Callao. Se mantiene el régimen vigente del Fondo Educativo y la distribución entre el Gobierno Regional y las municipalidades del Callao, sin incorporar dentro de este artículo la participación de Lima Metropolitana.

Norma / artículo	Texto vigente	Fórmula legal propuesta en el Proyecto de Ley
Ley N.º 27613 – Artículo 3-A. Participación de la Municipalidad Metropolitana de Lima	No existe disposición específica.	Se incorpora un artículo 3-A autónomo que reconoce a la MML un 3 % adicional de las rentas recaudadas por las aduanas ubicadas en la Provincia Constitucional del Callao. La participación es adicional e independiente y sus recursos se destinan prioritariamente al mantenimiento, conservación, rehabilitación, reforzamiento, reposición, mejoramiento y ampliación de infraestructura vial metropolitana, incluidos puentes y demás estructuras de los corredores de carga.
Ley N.º 27613 – Artículo 5. Distribución de los recursos de la Participación en Renta de Aduanas	**Artículo 5.- Distribución de los recursos de la Participación en Renta de Aduanas** Los recursos recaudados por la PRA, excepto para la Provincia Constitucional del Callao, se distribuyen considerando: **a)** 40% proporcional a la población total de cada distrito. **b)** 10% proporcional a la extensión territorial de cada distrito. **c)** 50% proporcional al número de órganos de gobierno local de cada distrito. En la provincia de Huaral, el 20% de los recursos recaudados por la PRA se destina al Fondo Social para el Desarrollo de Chancay. El 80% restante se distribuye aplicando los criterios de los literales a), b) y c). (Congreso del Perú)	Artículo 5.- Distribución de los recursos Se mantiene el 20 % destinado al Fondo Social para el Desarrollo de Chancay y el 80 % restante. La participación adicional del 3 % de Lima no afecta ninguno de esos porcentajes.
Decreto Legislativo N.º 776 – Artículo 80 de la Ley de Tributación Municipal	**Artículo 80.-** El **2%** de las rentas recaudadas por cada una de las Aduanas Marítimas, Aéreas, Postales, Fluviales, Lacustres y Terrestres ubicadas en las provincias distintas a la Provincia Constitucional del Callao, constituyen ingresos propios de los Concejos Provinciales y Distritales en cuya jurisdicción funcionan dichas aduanas. La Superintendencia Nacional de Aduanas (ADUANAS) será responsable por el abono mensual del importe que corresponde a cada Municipalidad, de conformidad con los índices que anualmente apruebe el Ministerio de Economía y Finanzas mediante Decreto Supremo. (Ministerio de Educación Formación)	Artículo 80.- Se armoniza la participación al 3 % y se reconoce a la MML una participación adicional e independiente, sin reducción, detracción, redistribución, compensación o afectación de los beneficiarios legalmente reconocidos.

Elaboración propia

VIII. ANÁLISIS COSTO–BENEFICIO

El análisis costo-beneficio debe incorporar efectos monetarios y no monetarios e identificar a los sectores beneficiados y a aquellos respecto de los cuales pueda producirse una incidencia fiscal. La Oficina General de Asuntos Jurídicos de la MML ha recordado que la exposición de motivos debe incluir estos elementos, así como el impacto económico, presupuestal y ambiental de la propuesta.[30]

30 Municipalidad Metropolitana de Lima, Oficina General de Asuntos Jurídicos, Informe N.º D000784-2025-MML-OGAJ. El informe recuerda los requisitos del artículo 75 del Reglamento del Congreso y de la Ley N.º 26889 para la exposición de motivos, incluyendo costos, beneficios e impactos.

8.1. La propuesta no crea un nuevo tributo

La iniciativa no crea un impuesto, contribución ni tasa adicional aplicable a ciudadanos, importadores, exportadores u operadores logísticos. Su efecto financiero consiste en reconocer a la Municipalidad Metropolitana de Lima una participación adicional del 3 % de las rentas aduaneras en los supuestos previstos por la ley, destinada prioritariamente al mantenimiento, conservación, rehabilitación, reforzamiento, reposición, mejoramiento y ampliación de la infraestructura vial metropolitana vinculada al transporte de carga, incluidos los puentes y demás estructuras viales.

8.2. Existencia de impacto fiscal

La propuesta posee impacto fiscal y este debe ser reconocido expresamente. La incorporación de una participación adicional del 3 % a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima implica destinar recursos públicos al financiamiento de infraestructura vial metropolitana afectada por la actividad logística y aduanera. No obstante, la fórmula legal establece expresamente que dicho impacto no puede trasladarse a los actuales beneficiarios de la Participación en Rentas de Aduanas.

En consecuencia, la asignación correspondiente a Lima Metropolitana no puede financiarse mediante reducción, detracción, redistribución, compensación o afectación de los recursos que por ley corresponden a la Provincia Constitucional del Callao, al Gobierno Regional del Callao, a sus gobiernos locales, al Fondo Educativo del Callao, a la provincia de Huaral o al Fondo Social para el Desarrollo de Chancay. La incidencia fiscal derivada de la nueva participación debe implementarse respetando esta regla de intangibilidad.

8.3. Beneficios patrimoniales y logísticos

Las vías, puentes y demás estructuras viales constituyen activos públicos. El mantenimiento preventivo puede prolongar la vida útil de los pavimentos y estructuras; sin embargo, los activos que presentan deterioro crítico o capacidad insuficiente pueden requerir rehabilitación, reforzamiento o reposición, con costos unitarios significativamente superiores. Financiar oportunamente estas intervenciones permite preservar la inversión pública y evitar la interrupción de corredores estratégicos. Al mismo tiempo, mejores corredores logísticos pueden reducir interrupciones, aumentar la predictibilidad de los tiempos de transporte, disminuir costos operativos y fortalecer la competitividad del comercio exterior.

8.4. Beneficios sociales

Los mismos corredores utilizados por transporte de mercancías sirven al transporte público, vehículos particulares, servicios de emergencia, trabajadores y residentes. La conservación vial puede contribuir a la seguridad vial, la reducción de daños vehiculares, la mejora del acceso a servicios y la reducción de interrupciones de circulación.

CUADRO N.º 5
Matriz simplificada de costos y beneficios

Sector	Efecto esperado
Municipalidad Metropolitana de Lima	Positivo directo: incorporación de recursos adicionales para pavimentos, puentes y demás infraestructura vial, incluyendo conservación, rehabilitación, reforzamiento y reposición.
Ciudadanos de Lima	Positivo indirecto: mejor transitabilidad y seguridad vial.
Transportistas de carga	Positivo: reducción de costos asociados al deterioro y a interrupciones.
Operadores logísticos	Positivo: mayor predictibilidad de la cadena logística.

Sector	Efecto esperado
Puerto y aeropuerto	Positivo indirecto: mejores conexiones terrestres.
Gobierno Regional y municipios del Callao	Neutral respecto de sus recursos: la participación de Lima es adicional y no reduce, detrae ni afecta sus participaciones.
Tesoro / Gobierno Nacional	Incidencia fiscal derivada de la nueva participación adicional reconocida a la Municipalidad Metropolitana de Lima.
Medio ambiente urbano	Potencialmente positivo, sujeto a la naturaleza y diseño de las intervenciones.
Fondo Educativo del Callao	Neutral respecto de sus recursos: se mantiene íntegramente la participación prevista en el régimen especial del Callao.
Provincia de Huaral	Neutral respecto de sus recursos: la participación de Lima no reduce la distribución prevista por el artículo 5.
Fondo Social para el Desarrollo de Chancay	Neutral respecto de sus recursos: se mantiene íntegramente el 20 % reconocido por ley.

Elaboración propia.

8.5. Balance

Destinar recursos generados por el comercio exterior al mantenimiento, conservación, rehabilitación, reforzamiento y reposición de la infraestructura que permite el funcionamiento de esa misma cadena logística constituye una inversión en la sostenibilidad del sistema. El beneficio esperado trasciende a Lima Metropolitana, pues una mejor conectividad hacia el principal puerto y aeropuerto del país favorece a productores, importadores, exportadores y consumidores de distintas regiones. Al mismo tiempo, el diseño de la propuesta evita que la incorporación de Lima Metropolitana se financie mediante una reducción de las participaciones territoriales previamente reconocidas, corrigiendo una externalidad metropolitana sin trasladarla a otras jurisdicciones beneficiarias de la renta aduanera.

IX. IMPACTO AMBIENTAL

9.1. Transporte, pavimentos y calidad del aire

El transporte motorizado constituye una fuente relevante de emisiones atmosféricas en Lima y Callao. El Diagnóstico de la Gestión de la Calidad Ambiental del Aire de Lima y Callao señala que las emisiones vehiculares de PM2,5 se encuentran principalmente relacionadas con vehículos diésel y destaca la contribución de determinadas categorías pesadas; asimismo, el documento relaciona concentraciones de material particulado grueso con la suspensión y resuspensión de partículas en vías no asfaltadas o deterioradas.[31]

9.2. Beneficios ambientales esperados

mantener superficies de rodadura en condiciones adecuadas;
reducir polvo asociado a pavimentos deteriorados;
mejorar la fluidez y gestión de corredores críticos;
reducir detenciones y aceleraciones innecesarias por deficiencias de la vía;
mejorar sistemas de drenaje y resiliencia de la infraestructura;
incorporar señalización y medidas de seguridad vial.

31 Ministerio del Ambiente - SINIA, "Diagnóstico de la Gestión de la Calidad Ambiental del Aire de Lima y Callao", 2019, pp. 46 y 74. El documento relaciona las emisiones vehiculares de PM2,5 principalmente con vehículos diésel y señala que vías no asfaltadas o deterioradas contribuyen a la suspensión y resuspensión de PM10. https://sinia.minam.gob.pe/documentos/diagnostico-gestion-calidad-ambiental-aire-lima-callao

9.3. Impactos de las obras y medidas de mitigación

Las intervenciones de mantenimiento, rehabilitación, reforzamiento, reposición o ampliación pueden generar impactos temporales —ruido, polvo, emisiones de maquinaria, residuos de construcción, restricciones de tránsito y eventual afectación de áreas verdes— que deberán ser prevenidos y mitigados conforme a la normativa ambiental aplicable. Se recomienda priorizar mantenimiento preventivo, gestión adecuada de residuos, reutilización de materiales cuando sea técnicamente viable, control de polvo, protección de áreas verdes y criterios de resiliencia climática.

9.4. Balance ambiental

El impacto ambiental esperado es predominantemente favorable siempre que los recursos se utilicen bajo criterios de planificación integral y sostenibilidad. La conservación de la infraestructura existente debe priorizarse frente a la expansión indiscriminada de capacidad vial, y las obras de ampliación deberán sustentarse en análisis técnicos que consideren sus efectos sobre movilidad, ambiente y uso del suelo.

Lima 13 de setiembre del 2026

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: KRKLEC TORRES Frank FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/10/2026 16:45:42-0500

FRANK KRKLEC TORRES
Diputado de la República
Cámara de Diputados del Congreso de la República

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ROCHA GALLEGOS Roxana Maria FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/10/2026 18:25:38-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MARTINEZ PAITAN Paola Isabel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/10/2026 10:53:59-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CHANG APUY Felix See Hung FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/10/2026 13:00:30-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ZEBALLOS APONTE Jorge Arturo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/10/2026 10:25:31-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CIPRIANI THORNE Javier Jose Maria FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/10/2026 11:20:57-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: DE PAZ LANCHO Leo Miguel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/10/2026 15:40:00-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: BAELLA MALCA Jose Isidro FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/10/2026 16:31:23-0500