CÁMARA DE DIPUTADOS
CONGRESO DEL PERÚ

CÁMARA DE DIPUTADOS
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
RECIBIDO
PROPOSICIÓN LEGISLATIVA
00093-2026-2031-CD
RU 10426-CD
26 AGOSTO 2026 05:10 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 iniciativa, tiene por objeto modificar el artículo 1, 2, 3 y 5 de la Ley N° 27613, Ley de la Participación de Renta de Aduana con el objeto de incorporar a la Municipalidad Provincial de Lima Metropolitana en la participación de rentas de aduanas por ser administrador de vías de accesos principales de acceso a la provincia Constitucional del Callao, siendo competencia exclusiva y excluyente el mantenimiento de dichas vías de acceso.

Artículo 2. – Modificación de la Ley N° 27613, Ley de Participación en Renta de Aduanas

Se modifican los artículos 1, 2, 3 y 5 de la Ley N° 27613, Ley de Participación en Renta de Aduanas, de acuerdo con el siguiente detalle:

> **"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, por ser administradora de las vías metropolitanas que constituyen las principales vías de acceso y conexión entre Lima Metropolitana, la Provincia Constitucional del Callao y el resto del país, tiene derecho a percibir, adicionalmente, el 3 % de las rentas referidas en el párrafo anterior, sin afectar ni reducir la participación que corresponde a los demás beneficiarios conforme a la presente ley.**

"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).

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, a los gobiernos locales de dicha jurisdicción y a la Municipalidad Metropolitana de Lima, conforme a la participación que corresponda a cada entidad 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.

A la Municipalidad Metropolitana de Lima le corresponde un 3% adicional de las rentas que se recauden en las Aduanas Marítima, Aérea, Postal y Terrestre de la Provincia Constitucional del Callao. Dichos recursos se constituyen como recurso propio y deben ser destinados de manera primordial al mantenimiento y ampliación de la infraestructura vial, priorizando aquellas vías para el transporte de carga que conectan 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 será destinado al Fondo Social para el desarrollo de Chancay. El monto restante, equivalente al 80 %, será distribuido 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."

Artículo 3. – Modificación de la Ley de Tributación Municipal

Modificase el artículo 80 de la Ley de Tributación Municipal, aprobada por el Decreto Legislativo N° 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, sin afectar las participaciones que correspondan a dichas jurisdicciones conforme a ley.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. - El Poder Ejecutivo, mediante Decreto Supremo, publica la adecuación del reglamento a lo establecido en la presente Ley, dentro de los noventa (90) días de su entrada en vigor.

SEGUNDO. - La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

TERCERA. - Deróguese toda disposición legal que contravenga 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.
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;
necesidad de construcción, mejoramiento y ampliación de corredores 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]

---

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.

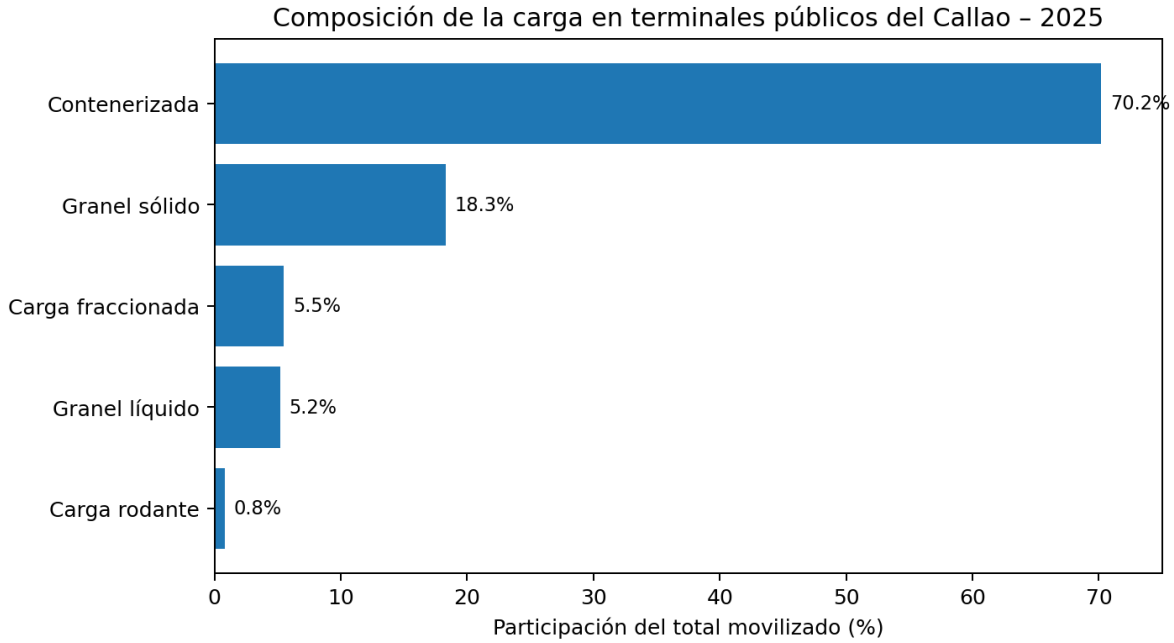
5 Municipalidad Metropolitana de Lima, Oficina General de Asuntos Jurídicos, Informe N.º D000784-2025-MML-OGAJ, 30 de julio de 2025, y expediente del proyecto de ley, pp. 51-52.

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 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 %.

---

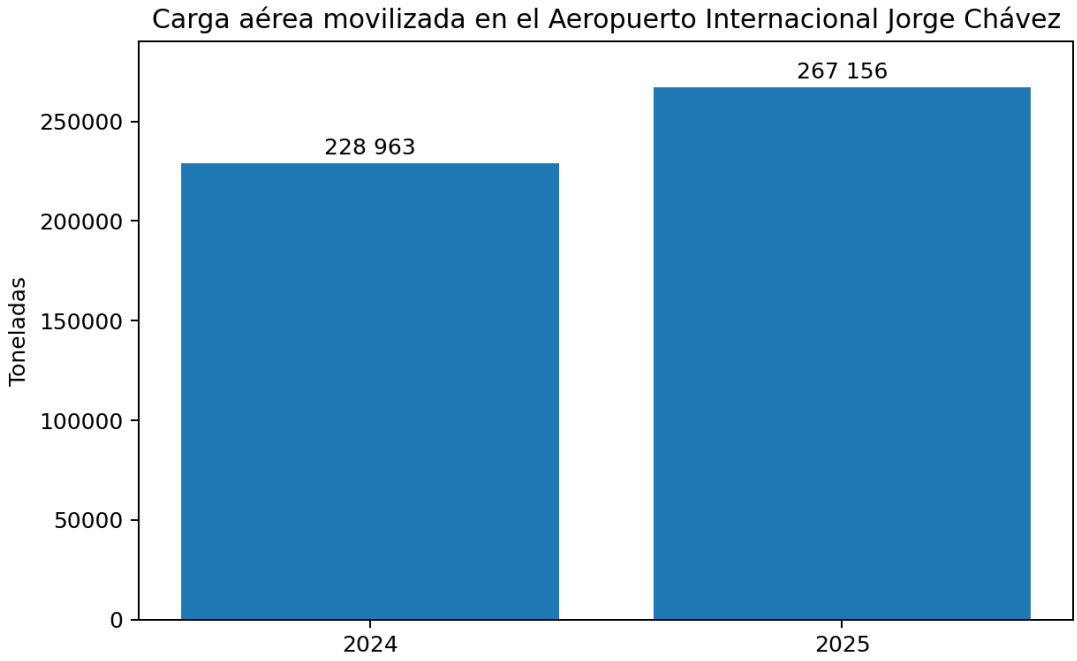
6 Autoridad Portuaria Nacional, "Puerto del Callao cerró el 2025 con crecimiento sostenido y más de 45.4 millones de toneladas métricas movilizadas", 29 de enero de 2026. Reporta más de 45,4 millones de TM y crecimiento de 3 %. https://www.gob.pe/institucion/apn/noticias/1343012-puerto-del-callao-cerro-el-2025-con-crecimiento-sostenido-y-mas-de-45-4-millones-de-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

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]

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]

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

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

2.5. 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.[12]

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.[13]

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

Fuente: APN, CORPAC y Municipalidad Metropolitana de Lima. Elaboración propia.[14]

2.6. 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 y congestión vial → mayores necesidades de mantenimiento 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.

12 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

13 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.

14 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. Elaboración propia.

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, mejoramiento y ampliación de la infraestructura estratégica utilizada por el transporte de mercancías, 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, priorizando los corredores con mayor utilización por vehículos de transporte de carga.

Promover el mantenimiento preventivo, evitando que la falta de intervención oportuna transforme problemas de conservación en necesidades de reconstrucción de mayor costo.

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.

IV. FUNDAMENTOS 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.[15]

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. Una fuente estable de financiamiento vinculada a la actividad logística puede mejorar la programación plurianual de las 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.[16]

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.[17]

---

15 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.

16 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.

17 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.

V. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

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.[18]

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 del Callao prevé una distribución especial de la Participación en Renta de Aduanas, con asignaciones para el Fondo Educativo, el Gobierno Regional del Callao y las municipalidades de la jurisdicción. La fórmula final del proyecto debe mantener claridad respecto de estos derechos preexistentes y evitar una reducción implícita no expresamente decidida por el legislador.[19]

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.[20]

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.[21]

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-

---

18 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

19 Ley N.º 30915 y normativa aplicable al régimen especial de la Provincia Constitucional del Callao. La iniciativa debe concordarse con la distribución vigente entre Fondo Educativo, Gobierno Regional del Callao y municipalidades de la jurisdicción.

20 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

21 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

MML-ALC, de 15 de octubre de 2025, la Alcaldía Metropolitana la remitió a la Presidencia del Congreso de la República.[22]

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.

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

VI. VI. SECTORES COMPROMETIDOS

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; la fórmula legal debe precisar la relación entre sus participaciones y la nueva asignación a Lima Metropolitana.

6.6. 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.

22 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.

6.7. Operadores portuarios, aeroportuarios y logísticos

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

6.8. 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. VII. NORMAS QUE SE MODIFICAN Y DEROGAN

7.1. Ley N.º 27613

La presente iniciativa propone modificar los artículos 1, 2, 3 y 5 de la Ley N.º 27613 para reconocer la participación de la Municipalidad Metropolitana de Lima y regular el destino de los recursos correspondientes. La fórmula legal de trabajo contempla una participación del 3 % a favor de Lima Metropolitana, destinada prioritariamente al mantenimiento y ampliación de infraestructura vial, con énfasis en las vías para transporte de carga que conectan con el Callao.[23]

7.2. Artículo 80 del Decreto Legislativo N.º 776

Se propone modificar 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.

7.3. Adecuación reglamentaria

La aprobación del proyecto requerirá 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.

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 3
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	**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

23 Proyecto de Ley que modifica la Ley N.º 27613 y la Ley de Tributación Municipal, fórmula legal proporcionada como documento base. La propuesta asigna 3 % a la Municipalidad Metropolitana de Lima y prioriza su destino al mantenimiento y ampliación de infraestructura vial vinculada al transporte de carga.

Norma / artículo	Texto vigente	Fórmula legal propuesta en el Proyecto de Ley
	actividad, como Participación en Rentas de Aduanas (PRA), constituyendo recursos propios para beneficiar su desarrollo.	recauden por esa actividad, como Participación en Rentas de Aduanas (PRA), constituyendo recursos propios para beneficiar su desarrollo. **La Municipalidad Metropolitana de Lima, por ser administradora de las vías metropolitanas, que son vías de accesos principales que cruzan el área Metropolitana de Lima – Callao y se vinculan con el resto del país, tiene derecho a percibir el mismo porcentaje de las rentas referidas en el párrafo anterior.**
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** 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). **La administración de la Participación en Rentas de Aduanas (PRA), en el caso de la Provincia Constitucional del Callao, corresponde al Gobierno Regional del Callao, los gobiernos locales del Callao y la Municipalidad Metropolitana de Lima.**
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	**Artículo 3.- Participación en la Provincia Constitucional del Callao** Se mantiene el régimen vigente del Fondo Educativo y la distribución del saldo entre el Gobierno Regional del Callao y las municipalidades de la jurisdicción. **A la**

Norma / artículo	Texto vigente	Fórmula legal propuesta en el Proyecto de Ley
	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.	**Municipalidad Metropolitana de Lima le corresponde un 3% de las rentas que se recauden en las Aduanas Marítima, Aérea, Postal y Terrestre de la provincia del Callao. Dichos recursos se constituyen como recurso propio, y deben ser destinado de manera primordial para el mantenimiento y ampliación de la infraestructura vial priorizando aquellas vías para el transporte de carga que conectan a la Provincia Constitucional del Callao.**
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 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 señalados. **En el caso de las provincias que limitan con Lima Metropolitana, dicha municipalidad recibirá un 3% de las Rentas de Aduanas que se generen.**

Norma / artículo	Texto vigente	Fórmula legal propuesta en el Proyecto de Ley
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.- 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 en la distribución de las rentas de aduanas percibidas en la provincia del Callao, así como de sus otras provincias colindantes, con el porcentaje del 3%.**

Elaboración propia

VIII. 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.[24]

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 establecer un nuevo destino para una parte de las rentas recaudadas por la actividad aduanera.

24 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.

8.2. Existencia de impacto fiscal

La propuesta sí posee impacto fiscal y este debe reconocerse expresamente. La asignación de un 3 % de las rentas aduaneras a Lima Metropolitana implica destinar recursos públicos que, en ausencia de la norma, tendrían otro destino. Por ello, no corresponde sostener que la iniciativa tiene costo fiscal cero. La justificación debe descansar en los beneficios económicos, patrimoniales, logísticos y sociales que la reasignación puede producir.

La fórmula definitiva debe precisar inequívocamente si la participación de Lima Metropolitana constituye una asignación adicional o si se deduce del total actualmente distribuido, pues esta decisión determina la incidencia real sobre el Gobierno Regional del Callao, las municipalidades del Callao y otros beneficiarios.

8.3. Beneficios patrimoniales y logísticos

Las vías constituyen activos públicos. El mantenimiento preventivo puede prolongar la vida útil del pavimento, reducir la necesidad de rehabilitaciones mayores, preservar la inversión pública y mejorar la programación plurianual. 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 4
Matriz simplificada de costos y beneficios

Sector	Efecto esperado
Municipalidad Metropolitana de Lima	Positivo directo: mayores recursos para infraestructura vial.
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.
Puerto y aeropuerto	Positivo indirecto: mejores conexiones terrestres.
Gobierno Regional y municipios del Callao	Debe definirse: dependerá de si la asignación a Lima es adicional o se deduce del régimen vigente.
Tesoro / Gobierno Nacional	Incidencia fiscal: menor disponibilidad de la porción asignada a Lima, según la fórmula final.
Medio ambiente urbano	Potencialmente positivo, sujeto a la naturaleza y diseño de las intervenciones.

Elaboración propia.

8.5. Balance

Destinar una parte de los recursos generados por el comercio exterior al mantenimiento 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.

IX. 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.[25]

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.

9.3. Impactos de las obras y medidas de mitigación

Las intervenciones de mantenimiento, rehabilitación 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.

25 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

CONCLUSIÓN

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.[26]

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 de los corredores que permiten que dicho comercio se desarrolle.

Lima, agosto de 2026.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: KRKLEC TORRES Frank FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 24/08/2026 15:13:24-0500

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: 24/08/2026 16:05:10-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MARTINEZ PAITAN Paola Isabel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/08/2026 17:59:29-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ROCHA GALLEGOS Roxana Maria FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 24/08/2026 16:05:30-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: DE PAZ LANCHO Leo Miguel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 26/08/2026 10:27:30-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: SEGURA FIGUEROA Gustavo Alexander FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 26/08/2026 13:19:46-0500

26 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).

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: YARROW LUMBRERAS Norma Martina FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/08/2026 15:45:50-0500