

con Resolución Secretarial N° 322-2023/MINSA, según el cual, el cargo de Ejecutivo/a Adjunto/a I (CAP- P N° 1274), Nivel F-4, de la Dirección General de Medicamentos, Insumos y Drogas del Ministerio de Salud, se encuentra clasificado como cargo de confianza;

Que, se ha visto por conveniente designar al señor JOSÉ ANTONIO ANDERSON TRUJILLO, en el cargo señalado en el considerando precedente;

Con el visado de la Oficina General de Gestión de Recursos Humanos, de la Oficina General de Asesoría Jurídica, de la Secretaría General y del Despacho Viceministerial de Salud Pública;

De conformidad con la Ley N° 27594, Ley que regula la participación del Poder Ejecutivo en el nombramiento y designación de funcionarios públicos; la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y el Decreto Legislativo N° 1161, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Salud, y sus modificatorias;

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Designar al señor JOSÉ ANTONIO ANDERSON TRUJILLO, en el cargo de Ejecutivo Adjunto I (CAP- P N° 1274), Nivel F-4, de la Dirección General de Medicamentos, Insumos y Drogas del Ministerio de Salud.

Artículo 2.- Encargar a la Oficina de Transparencia y Anticorrupción de la Secretaría General, la publicación de la presente Resolución Ministerial en la sede digital del Ministerio de Salud (www.gob.pe/minsa), en la misma fecha de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

JUAN CARLOS VELASCO GUERRERO
Ministro de Salud

2503600-1

TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Decreto Supremo que actualiza la Política de Subsidios del transporte urbano de pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao, aprobada por Decreto Supremo N° 022-2019-MTC

DECRETO SUPREMO N° 009-2026-MTC

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) tiene por objeto garantizar el funcionamiento de un sistema integrado de transporte de Lima y Callao que permita satisfacer las necesidades de traslado de los pobladores de las provincias de Lima y Callao de manera eficiente, sostenible, accesible, segura, ambientalmente limpia y de amplia cobertura, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 73 de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, sobre provincias conurbadas;

Que, el artículo 3 de la citada Ley N° 30900 crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) como organismo técnico especializado adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con personería jurídica de derecho público interno y con autonomía administrativa, funcional, económica y financiera, las que se ejercen con arreglo a dicha Ley y constituye pliego presupuestal. Asimismo, establece que la ATU tiene como objetivo organizar, implementar y gestionar el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, en el marco de los lineamientos de política que apruebe el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y los que resulten aplicables;

Que, el literal o) del artículo 6 de la referida Ley N° 30900 señala que la ATU dentro del ámbito de su competencia, ejerce el rol de entidad pública titular de proyecto de asociación público privada, lo que incluye supervisar y fiscalizar el cumplimiento de los contratos de concesión que haya celebrado, sin perjuicio de las competencias a cargo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público; así como participar en las controversias, evaluar, determinar, suscribir y ejecutar acuerdos de pago de obligaciones, incluso de indemnizaciones, derivadas de acuerdos de trato directo conforme a lo establecido en los respectivos contratos y el marco legal vigente;

Que, la Segunda Disposición Complementaria Final de la citada Ley N° 30900 establece que con el propósito de garantizar la sostenibilidad de los servicios de transporte terrestre de personas que se orienten hacia la movilidad dentro de un Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas aprueban las políticas y planes de subsidio a favor de estos servicios, privilegiando a los sectores más vulnerables de la colectividad. Asimismo, la citada disposición añade que los contratos de concesión y las modificaciones contractuales son acordes con los objetivos de la Política de Subsidios del Transporte Urbano de Pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao y que dicha política se desarrolla sobre la base de costos a valor de mercado;

Que, con Decreto Supremo N° 022-2019-MTC, se aprueba la Política de Subsidios del transporte urbano de pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao en concordancia con lo dispuesto en la mencionada Ley N° 30900 y su Segunda Disposición Complementaria Final, siendo el objetivo general de la referida Política de Subsidios del transporte urbano de pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao, "Universalizar el Acceso a los Servicios del Transporte Público", y sus objetivos específicos: (i) Aumentar la tasa de uso del transporte público y limitar el transporte privado; (ii) Reducir los costos ambientales causados por la sobre-combustión generada por el parque automotor de transporte regular y especial; (iii) Mejorar la eficiencia energética del sector del transporte urbano a través de la modernización de la flota y el uso de motores menos contaminantes; e, (iv) Incluir a los usuarios con menor capacidad de ingresos y/o en condición de vulnerabilidad de la población en el Sistema Integrado de Transporte;

Que, el Decreto Legislativo N° 1678, Decreto Legislativo que garantiza la continuidad del servicio público de transporte terrestre regular de personas que se presta en los Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao tiene por objeto establecer medidas que garanticen la continuidad del servicio público de transporte terrestre regular de personas que se presta en los Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, así como la sostenibilidad económica y financiera de los contratos de concesión de dichos corredores;

Que, la Cuarta Disposición Complementaria Final del referido Decreto Legislativo N° 1678 establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones actualiza la Política de Subsidios del Transporte Urbano de Pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao, a efectos de incorporar medidas para la implementación del artículo 4 del citado Decreto Legislativo, así como para asegurar la sostenibilidad económica y financiera de los contratos de concesión de los Corredores Complementarios;

Que, en virtud de lo expuesto y considerando la necesidad de articular acciones que aseguren la continuidad, eficiencia, transparencia y sostenibilidad del servicio público de transporte terrestre regular de pasajeros que se presta en los Corredores Complementarios, resulta necesaria la actualización de la Política de Subsidios del transporte urbano de pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao, a efectos de incorporar medidas para la implementación del artículo 4 del referido Decreto Legislativo N° 1678, así como

para asegurar la sostenibilidad económica y financiera de los contratos de concesión de los Corredores Complementarios;

Que, respecto del presente Decreto Supremo, no corresponde efectuar el Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante, por encontrarse comprendido en el supuesto de excepción previsto en el literal g) del numeral 41.1 del artículo 41 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1565, Decreto Legislativo que aprueba la Ley General de Mejora de la Calidad Regulatoria, aprobado por Decreto Supremo N° 023-2025-PCM, al tratarse de un instrumento de gestión en el marco de lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1678; y, adicionalmente, se precisa que el presente Decreto Supremo no contiene ni modifica procedimientos administrativos, por lo que no requiere la realización de un Análisis de Calidad Regulatoria Ex Ante previo a su aprobación;

De conformidad con lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 118 de la Constitución Política del Perú; la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU); el Decreto Legislativo N° 1678, Decreto Legislativo que garantiza la continuidad del servicio público de transporte terrestre regular de personas que se presta en los Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao; el Decreto Supremo N° 022-2019-MTC, Decreto Supremo que aprueba la Política de Subsidios del transporte urbano de pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao; y, el Texto Integrado actualizado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado por Resolución Ministerial N° 658-2021-MTC/01;

DECRETA:

Artículo 1.- Incorporación de la sección 4-A. a la Política de Subsidios del transporte urbano de pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao, aprobada por Decreto Supremo N° 022-2019-MTC

Incorporar la Sección 4-A. a la Política de Subsidios del transporte urbano de pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao, aprobada por Decreto Supremo N° 022-2019-MTC, en los siguientes términos:

"(...)

4-A. El Decreto Legislativo N° 1678 y su relación con la Política de Subsidios del transporte urbano de pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao

El Decreto Legislativo N° 1678, Decreto Legislativo que garantiza la continuidad del servicio público de transporte terrestre regular de personas que se presta en los Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao (en adelante Decreto Legislativo N° 1678), dispone en su Cuarta Disposición Complementaria Final, que el MTC actualiza la Política de Subsidios del Transporte Urbano de Pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao, a efectos de incorporar medidas para la implementación del artículo 4 del Decreto Legislativo N° 1678, así como para asegurar la sostenibilidad económica y financiera de los contratos de concesión de los corredores complementarios.

El artículo 4 del Decreto Legislativo N° 1678 autoriza a la ATU para negociar y acordar modificaciones a los contratos de concesión de los Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao; las cuales pueden comprender entre otros aspectos, la redistribución de riesgos y la modificación de parámetros económicos – financieros, incluyendo tarifas o incorporación de mecanismos de subsidio, según corresponda, en el marco de una evaluación sustentada que asegure la sostenibilidad económica y financiera del respectivo contrato, su correcta ejecución, la transparencia en su administración y la mejora continua de la calidad del servicio brindado, en el marco de las disposiciones del Decreto Legislativo N° 1678.

4-A.1. Política de Subsidios del transporte urbano de pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao para los Corredores Complementarios en el marco del Decreto Legislativo N° 1678

El Decreto Legislativo N° 1678 es el primer paso en el establecimiento de nuevas condiciones regulatorias en los servicios de transporte de personas de Lima y Callao. El Decreto Legislativo N° 1678 incorpora en la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), medidas que garantizan la continuidad del servicio público de transporte terrestre regular de personas que se presta en los Corredores Complementarios del SIT, así como la sostenibilidad económica y financiera de los contratos de concesión de dichos corredores. En particular, se establece un esquema de regulación que reduce la asimetría de información entre el prestador del servicio y la entidad a cargo de la regulación tarifaria, a través del establecimiento de un esquema de contabilidad regulatoria.

Asimismo, se autoriza a la ATU para negociar y acordar modificaciones a los contratos de concesión de los Corredores Complementarios del SIT, que incorporen una solución integral a la problemática existente, garantizando la continuidad del servicio, el Valor por Dinero y la sostenibilidad económica y financiera de dichos contratos.

La política considera, en este aspecto y de manera prioritaria, la aplicación de subsidios a la demanda para los Corredores Complementarios, en concordancia con el mandato establecido en el Decreto Legislativo N° 1678. Estos subsidios comprenden mecanismos de intervención, principalmente subsidios a la demanda, y de manera complementaria, subsidios a la oferta, los cuales tienen por objetivo fomentar el acceso al servicio público de transporte formal y seguro a usuarios con menor capacidad de ingresos y/o en condición de vulnerabilidad, a través de transferencia de recursos. Dichas transferencias pueden ser asignadas de manera total o parcial en concordancia con la tarifa regulada y el sistema tarifario definidos en el Reglamento General de Tarifas de la ATU.

4-A.1.1 Mecanismo de subsidio a la demanda:

Para el caso particular de los subsidios a la demanda, se prevé la asignación de transferencias monetarias directas, consistentes en el otorgamiento de montos de dinero o la entrega de vales, tarjetas precargadas o similares a usuarios con menor capacidad de ingresos y/o en condición de vulnerabilidad, que permitan cubrir en parte o en su totalidad la tarifa regulada del servicio de transporte. Los beneficiarios de las transferencias son identificados a partir de criterios de elegibilidad definidos por la ATU mediante los instrumentos normativos correspondientes, los cuales se basan en indicadores socioeconómicos u otros mecanismos, pudiendo emplear fuentes oficiales de información como el Sistema de Focalización de Hogares (SISFOH), u otras que resulten aplicables.

Los subsidios a la demanda pueden financiarse mediante recursos públicos o a través de subsidios cruzados (financiados por distintos grupos de usuarios).

Los criterios rectores sobre la base de los cuales se implementan subsidios a la demanda son los siguientes:

1. Orientación al usuario: Las decisiones sobre la implementación de subsidios parten del entendimiento de las necesidades, expectativas y condiciones económicas de los usuarios. El usuario debe ser el eje central en el diseño, aplicación y ajuste de estos mecanismos, asegurando que las intervenciones mejoren su experiencia y accesibilidad al transporte público.

2. Universalización del servicio de transporte público: Los subsidios contribuyen a la cobertura efectiva del transporte público, garantizando que todas las personas, independientemente de su ubicación geográfica, nivel socioeconómico o condición, tengan acceso adecuado y oportuno a los servicios del transporte público.

3. Flexibilidad: La política regulatoria permite la adaptación rápida del mecanismo de subsidio a la demanda frente a cambios económicos, operativos o financieros, asegurando su eficacia y continuidad en circunstancias variables, como crisis económicas, fluctuaciones en la demanda y/o cambios demográficos, entre otros.

4. Evaluación constante: La ATU mide el impacto y eficacia de los subsidios a través de mecanismos sistemáticos de seguimiento y evaluación, esto implica recopilar información continua y realizar análisis periódicos para ajustar la política de subsidios según los resultados obtenidos y las necesidades emergentes de los usuarios y operadores de los Corredores Complementarios, cuando corresponda.

5. Capacitación constante: La ATU promueve y/o implementa acciones de capacitación dirigidas a los actores involucrados en la gestión y aplicación de la política de subsidios, especialmente el personal de la ATU y operadores de los Corredores Complementarios, las cuales se desarrollan de manera periódica en función de las necesidades operativas del sistema y las buenas prácticas nacionales e internacionales.

6. Fortaleza institucional: La ATU debe contar con estructuras institucionales sólidas, recursos suficientes y capacidades institucionales fortalecidas que le permitan administrar, supervisar y fiscalizar eficazmente la implementación de los subsidios, así como atender oportunamente cualquier desafío operativo o administrativo que se presente.

7. Eficacia y eficiencia: La asignación y uso de los recursos destinados a subsidios maximizan los beneficios para los usuarios, procurando el mejor resultado con el uso eficiente de los recursos disponibles, sea que estos provengan de recursos públicos o de esquemas de subsidio cruzado. Esto requiere procesos ágiles, claros y definidos en la gestión administrativa y financiera de los subsidios.

8. Movilidad inclusiva: Los subsidios deben favorecer especialmente a los usuarios con menor capacidad de ingresos y/o en condición de vulnerabilidad que enfrentan barreras específicas de acceso, tales como personas con discapacidad, adultos mayores, estudiantes y personas de bajos ingresos, asegurando una movilidad equitativa y justa.

9. Transparencia: Todos los procesos vinculados a la definición, asignación y gestión de los subsidios deben estar basados en criterios claros, públicos y verificables. La información sobre beneficiarios, condiciones y resultados debe ser accesible para la ciudadanía y organismos de control, garantizando una gestión abierta y confiable.

10. Integridad: La administración de los subsidios se rige por el criterio rector de integridad, el cual incorpora principios éticos y mecanismos de control orientados a prevenir cualquier forma de corrupción o desvío de recursos, asegurando que estos sean destinados exclusivamente al cumplimiento de los objetivos de la presente Política.

4-A.1.2 Mecanismo de subsidio a la oferta:

Asimismo, previa evaluación a través del análisis costo-beneficio previsto en el artículo 4 del Decreto Legislativo N° 1678, que acredite que dichas medidas son idóneas frente a otras alternativas y que garantizan la continuidad del servicio, el Valor por Dinero y la sostenibilidad económica y financiera de los contratos, se pueden contemplar mecanismos de subsidios a la oferta, cuyo uso puede ser parcial o temporal, siempre que obedezcan a experiencias positivas de política pública, debidamente documentadas. Por su parte, los subsidios a la oferta se financian principalmente con recursos públicos o mediante los mecanismos que se definan en las modificaciones contractuales, sin perjuicio de que,

de manera excepcional, puedan contemplar esquemas complementarios de financiamiento.

Los criterios rectores sobre la base de los cuales se implementa la Política de Subsidios a la oferta son los siguientes:

1. Residualidad y complementariedad: Los subsidios a la oferta solo se incorporan en la negociación contractual con los concesionarios de forma residual, cuando la readecuación de parámetros económico-financieros sea insuficiente para garantizar la sostenibilidad financiera del contrato y la asequibilidad del servicio.

2. Temporalidad y adaptabilidad: Toda modificación contractual incluye plazos o hitos de revisión (semestrales o anuales) vinculados a indicadores operativos y financieros. El subsidio se ajusta o retira progresivamente conforme el concesionario alcance estabilidad económica y mejore su eficiencia.

3. Transparencia y trazabilidad: Bajo el régimen de contabilidad regulatoria establecido en la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), los concesionarios mantienen una contabilidad regulatoria con cuentas separadas con relación a los servicios prestados y cuentas consolidadas respecto al negocio en su totalidad, observando el secreto bancario, que permita acreditar costos eficientes y justificar el otorgamiento de subsidios únicamente cuando la tarifa no cubra dichos costos.

4. Continuidad y sostenibilidad del servicio: El otorgamiento de subsidios a la oferta debe garantizar la continuidad del servicio, lo que implica que las modificaciones contractuales incluyan mecanismos que aseguren que los concesionarios presten de manera ininterrumpida los servicios de transporte en las condiciones iniciales acordadas por las partes.

4-A.2. Condicionales de la Política de Subsidios del transporte urbano de pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao

En la experiencia internacional, los sistemas integrados de transporte, como el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, del cual los Corredores Complementarios forman parte, pueden considerar más de un mecanismo de sostenibilidad económica y financiera con el objetivo de brindar un servicio público de transporte asequible y con la mayor cobertura geográfica. En ese sentido, el subsidio a la demanda es un esquema ampliamente usado para abordar la limitación de acceso de usuarios con menor capacidad de ingresos y/o en condición de vulnerabilidad al servicio público de transporte de pasajeros, así como también, de manera residual, el subsidio a la oferta es un mecanismo utilizado para garantizar la sostenibilidad y continuidad del servicio público de transporte de pasajeros.

Cabe mencionar que, los mecanismos de sostenibilidad económica y financiera aplicables deben considerar características que permitan resultados orientados a universalizar el acceso a los servicios del transporte público; así como, a los objetivos específicos establecidos en el numeral 4.1 de la sección 4 de la presente Política de Subsidios del transporte urbano de pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao; los que deben ser implementados por la ATU en los contratos o modalidades pertinentes de los Corredores Complementarios, bajo determinadas condicionales.

En esa línea, corresponde establecer las condicionales para la determinación y el otorgamiento de los subsidios.

La determinación de ambos tipos de subsidios, tanto a la oferta como a la demanda, debe analizarse en el marco de los procedimientos de modificaciones contractuales.

La aplicación del subsidio a la demanda se efectúa en la misma oportunidad en que se fije o revise la tarifa, conforme al procedimiento de fijación o revisión tarifaria que apruebe la ATU siguiendo lo establecido en el

Reglamento General de Tarifas de la ATU y empleando el Plan de Contabilidad Regulatoria; en el marco de los mecanismos de sostenibilidad económica y financiera de los contratos de concesión de los Corredores Complementarios previstos en el Decreto Legislativo N° 1678.

4-A.2.1 Condicionalidades para la determinación y el otorgamiento de los subsidios a la demanda

Respecto a los subsidios a la demanda mediante transferencias monetarias directas, vales, tarjetas precargadas o mecanismos similares, se establecen las siguientes:

- Aprobación de los documentos normativos necesarios por parte de la ATU que desarrollen la aplicación de los mencionados subsidios y sus condiciones de acceso, o de exclusión, con criterios objetivos. Asimismo, estos deben establecer mecanismos de monitoreo y evaluación del impacto de dicha medida de manera periódica.

- Determinación de un padrón de beneficiarios afectos al beneficio (usuarios con menor capacidad de ingresos y/o en condición de vulnerabilidad), precisando los criterios y mecanismos para su identificación. El padrón es verificado y validado con una metodología para evitar filtraciones, así como con mecanismos para su actualización permanente. Se puede utilizar como fuentes de información el Sistema de Focalización de Hogares (SISFOH) u otras fuentes de información de focalización públicas, en el marco de lo establecido en la Ley N° 30435, Ley que crea el Sistema Nacional de Focalización (SINAFO), su reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 007-2024-MIDIS, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de la Ley N° 30435, Ley que crea el Sistema Nacional de Focalización (SINAFO) y demás normas complementarias.

4-A.2.2 Condicionalidades para la determinación y el otorgamiento de los subsidios a la oferta

Por su parte, las condiciones para los subsidios a la oferta que puedan otorgarse por cobertura de costos específicos, transferencias directas, pago por disponibilidad, adquisición de flota o tecnología, entre otros, son los siguientes:

- De aplicación únicamente a aquellos paquetes de servicio de los contratos de concesión de los Corredores Complementarios que, tras la revisión de los parámetros económicos financieros, y en aras de la asequibilidad del servicio, arrojen resultados deficitarios que no permitan alcanzar la sostenibilidad del contrato.

- De vigencia limitada según lo establecido en los respectivos contratos de concesión y de acuerdo con lo acordado en las modificaciones contractuales.

- El contrato de concesión debe encontrarse en la fase de operación.

La aplicación de los subsidios a la oferta previamente señalados puede ser sometida a evaluaciones periódicas, mediante indicadores operativos y financieros, lo cual permite definir el ajuste progresivo o, de ser el caso, su eventual cancelación, en función del desempeño alcanzado y de acuerdo a los términos acordados en las adendas respectivas. La determinación del subsidio a la oferta se efectúa en las modificaciones contractuales que se evalúen y acuerden en el marco del numeral 4.1 del artículo 4 del Decreto Legislativo N° 1678.

4-A.3. Transparencia de los procedimientos de otorgamiento de subsidios

Con la finalidad de otorgar transparencia y trazabilidad a la evaluación y otorgamiento de subsidios a la demanda o a la oferta en el marco de la presente Política, la ATU debe elaborar y publicar un informe técnico que consolide las acciones de otorgamiento de subsidios, así como los montos vinculados a estos y detalles que sean necesarios precisar, dentro de los noventa (90) días calendario posteriores al cierre de cada año fiscal."

Artículo 2.- Relación entre la Política de Subsidios del transporte urbano de pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao, aprobada por Decreto Supremo N° 022-2019-MTC, y las disposiciones del Decreto Legislativo N° 1678, Decreto Legislativo que garantiza la continuidad del servicio público de transporte terrestre regular de personas que se presta en los Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao

Las disposiciones de la Política de Subsidios del transporte urbano de pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao, aprobada por Decreto Supremo N° 022-2019-MTC, son el marco aplicable para los tipos de subsidios a ser considerados en las negociaciones y acuerdos de modificación de los contratos de concesión de los Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, conforme a lo establecido en el numeral 4.1 del artículo 4 del Decreto Legislativo N° 1678, Decreto Legislativo que garantiza la continuidad del servicio público de transporte terrestre regular de personas que se presta en los Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao.

Artículo 3.- Financiamiento

Los gastos derivados de la implementación del presente Decreto Supremo son financiados con cargo al presupuesto institucional de las entidades involucradas, sin demandar recursos adicionales al tesoro público.

Artículo 4.- Publicación

Disponer la publicación del presente Decreto Supremo en la sede digital del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (www.gob.pe/mtc), el mismo día de su publicación en el diario oficial El Peruano.

Artículo 5.- Refrendo

El presente Decreto Supremo es refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los siete días del mes de abril del año dos mil veintiséis.

JOSÉ MARÍA BALCÁZAR ZELADA
Presidente de la República

ALDO MARTÍN PRIETO BARRERA
Ministro de Transportes y Comunicaciones

2503743-3

Decreto Supremo que modifica la Décima Séptima Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, para permitir la continuidad del Servicio de Transporte Turístico Terrestre

**DECRETO SUPREMO
N° 010-2026-MTC**

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 3 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, establece que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto;

Que, el literal a) del artículo 16 de la citada Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre dispone que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, con competencias normativas para dictar los