

Incorpórese la Trigésima Tercera Disposición Complementaria Transitoria al Reglamento Nacional de Administración de Transporte aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, en los siguientes términos:

**“DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS (...)**

**“Trigésima Tercera.- Régimen excepcional para realizar el servicio de transporte de trabajadores**

31.1 Excepcionalmente las empresas de transporte que cuenten con autorización vigente al 15 de marzo de 2020 para prestar el servicio de transporte regular de personas de ámbito regional y nacional, así como las que presten servicio de transporte especial de personas podrán realizar el servicio especial de transporte de trabajadores.

31.2 Las empresas de transporte señaladas en el párrafo anterior podrán prestar el servicio de transporte especial de trabajadores únicamente con vehículos que cuenten con habilitación vigente al 15 de marzo de 2020 y que correspondan a la categoría M2 o M3 del Reglamento Nacional de Vehículos, además deben cumplir con las condiciones de operación para prestar el servicio especial de transporte de trabajadores. Para efectos de la prestación del servicio de transporte especial de trabajadores en los vehículos indicados, son válidos los certificados de inspección técnica vehicular vigente con el que cuenten.

31.3 Para la prestación del servicio especial de transporte de trabajadores las empresas de transporte comprendidas dentro del alcance de esta disposición comunican de manera escrita a la autoridad competente de transporte que emitió la autorización originaria, su voluntad de acogerse al presente régimen excepcional. En dicha comunicación, que tiene carácter de declaración jurada, consignar los datos generales de la empresa (registro único de contribuyente, razón social, ciudad o ciudades en donde prestará el servicio), e indican que cumplen con las condiciones de operación a las que se refiere el numeral 31.2., así como con los Protocolos Sanitarios Sectoriales que correspondan emitidos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

31.4 Las empresas de transportes podrán prestar el servicio descrito en el presente régimen excepcional desde la fecha en que se realiza la comunicación descrita en el párrafo anterior, y en tanto el servicio de transporte regular de personas de ámbito regional y nacional, o el servicio de transporte especial de personas al que se encuentran autorizados, se encuentre suspendido en atención a las medidas dispuestas para evitar la propagación del Coronavirus (COVID-19). Dentro de este período las empresas podrán comunicar su desistimiento o renuncia al régimen excepcional, de estimarlo conveniente.

31.5 Una vez culminada la suspensión a la que refiere el numeral 31.4, las empresas de transporte que se acogieron al régimen excepcional comunican, en el plazo de diez (10) días hábiles contados a partir del reinicio de actividades, su renuncia al régimen excepcional, transcurrido este plazo sin haberlo hecho el registro de la comunicación de acogimiento al régimen excepcional es cancelado por la autoridad competente de transporte.

31.6 El acogimiento al presente régimen excepcional, faculta a los transportistas a prestar el servicio especial de transporte de trabajadores en los ámbitos nacional, regional y provincial, no requiriendo de autorizaciones adicionales para su prestación.

31.7 En los casos señalados en el párrafo precedente, las autoridades competentes de transporte, realizan la fiscalización del servicio de transporte de trabajadores sujetos al presente régimen excepcional, considerando el ámbito de la autorización originaria.

31.8 Durante la vigencia del régimen excepcional las empresas de transportes, que se acojan a los alcances de la presente disposición, solo realizan el transporte especial de trabajadores, el no acatamiento de esta disposición conduce al levantamiento de un acta de control o la expedición de la resolución de inicio del procedimiento sancionador, según corresponda, por la

presunta comisión de la infracción tipificada con el código F1 del Anexo 2 del presente Reglamento.

31.9 La SUTRAN, los Gobiernos Regionales, las Municipalidades Provinciales y la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, en el marco de sus competencias, inician el procedimiento administrativo sancionador por las infracciones aplicables al presente régimen excepcional.

31.10 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, los Gobiernos Regionales, las Municipalidades Provinciales y la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao llevan el registro de las comunicaciones realizadas por las empresas de transporte comprendidas dentro del alcance de esta disposición, sobre la adopción del régimen excepcional.”

**Artículo 2.- Refrendo**

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

**DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL**

**Única.-** El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el plazo de diez (10) días calendario contados a partir de la vigencia del presente Decreto Supremo aprueba las normas complementarias para el intercambio de información entre las autoridades competentes de transporte y los órganos de fiscalización, que permita la adecuada implementación del régimen excepcional para realizar el servicio de transporte de trabajadores y su fiscalización.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima a los catorce días del mes de mayo del año dos mil veinte.

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO  
Presidente de la República

CARLOS LOZADA CONTRERAS  
Ministro de Transportes y Comunicaciones

1866391-2

**Aprueban Informe de viabilidad para la instalación de plataformas logísticas de tipo antepuerto en el Callao**

**RESOLUCIÓN DIRECTORAL  
N° 010-2020-MTC/18**

Lima, 13 de mayo de 2020

VISTO:

El Informe Final de la Consultoría “Hub Logístico del Callao - Antepuerto del Callao”, elaborado por el Banco Interamericano de Desarrollo - BID, de fecha 05 de marzo de 2020, el Informe de la Consultoría “Sustento y fundamento de la constitucionalidad de la ejecución de Plataformas Logísticas”, elaborado por el Consultor Dr. Francisco Eguiguren Praeli, de fecha 30 de enero de 2020, el Oficio N° 0357-2020-APN-GG-UAJ, de la Gerencia General de la Autoridad Portuaria Nacional, de fecha de fecha 29 de abril de 2020, el Oficio N° 081-2020-MINCETUR/VMCE/DFCE, de la Dirección General de Facilitación de Comercio Exterior del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, de fecha 06 de mayo de 2020 y el Informe Técnico Legal N° 023-2020-MTC/18.03, de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático, de fecha 11 de mayo de 2020 y;

CONSIDERANDO:

Que, el 07 de julio de 2018, se publicó en el diario oficial El Peruano la Ley N° 30809, Ley que modifica la Ley 28977, Ley de Facilitación del Comercio Exterior, y la Ley 30264, Ley que Establece Medidas para Promover el Crecimiento Económico;

Que, el artículo 3 de la citada Ley incorpora el artículo 12 en la Ley N° 28977. Sobre el particular, a través del

numeral 12.1 del artículo 12 se señala que corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones las competencias normativas, de planificación, de gestión, de regulación, de fiscalización y de evaluación del Sistema de Plataformas Logísticas para la generación de volúmenes de carga que inciden en la reducción de costos logísticos y una mejor distribución modal de transporte;

Que, mediante el numeral 12.2 del referido artículo, se indica que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de manera directa o a través de terceros puede administrar, operar y mantener las plataformas logísticas de titularidad del Estado, bajo cualquiera de las modalidades permitidas por ley. Asimismo, dicho numeral señala que, para el caso de Lima y Callao, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con los sectores competentes, realizará los estudios necesarios para determinar la viabilidad de instalar plataformas logísticas de titularidad del Estado. Además, se señala que en todos los casos se deberá observar lo establecido en los artículos 60 y 61 de la Constitución Política del Perú;

Que, el numeral 12.3 del mismo artículo, indica que la planificación correspondiente a plataformas logísticas que desarrollen actividades que involucren competencias de otros sectores, se efectúa en coordinación con los mismos, y de acuerdo al ámbito de sus competencias; mientras que el 12.4, señala que debe entenderse por plataforma logística como aquella zona especializada que cuenta con la infraestructura y los proveedores de servicios necesarios para facilitar las actividades relativas al transporte, logística y distribución de mercancías para tránsito nacional y/o internacional, donde los distintos agentes coordinan sus acciones;

Que, la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, determina y regula el ámbito de competencias, las funciones y la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones;

Que, la Resolución Ministerial N° 959-2019-MTC/01, aprueba el Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del MTC - ROF, el cual crea la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, como un órgano de línea, dependiente del Despacho Viceministerial de Transportes, con autoridad técnica normativo a nivel nacional responsable del diseño, formulación, supervisión y evaluación de las políticas nacionales y regulaciones en materia de infraestructura y servicios de transporte terrestre, acuático, ferroviario, multimodal, entre otros; así como plataformas logísticas, puertos, vías navegables, circulación, seguridad vial y tránsito terrestre, en el ámbito de competencia del ministerio;

Que, de igual forma, tiene como funciones específicas la conducción, monitoreo, diseño y formulación de la política nacional y planes en materia de infraestructura y servicios de alcance multimodal;

Que, por su parte, la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático, es la unidad orgánica dependiente de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, encargada de la formulación de políticas y normas en materia de infraestructura y servicios de transporte acuático, puertos y servicios conexos; así como participar en el diseño de normas de infraestructura y servicios de transporte de alcance multimodal, y de infraestructura logística;

Que, mediante Memorándum N° 981-2019-MTC/18 de fecha 21 de agosto de 2019, se le asigna a la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático, la atención de aquellos temas que estén vinculados a infraestructura y servicios de Transporte Multimodal o Plataformas Logísticas;

Que, en el marco de dichas funciones, la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático, ha identificado desafíos críticos para la mejora de la competitividad del Callao siendo uno de los problemas más severos los altos costos logísticos debido al elevado tiempo de espera en cola de los vehículos fuera del Puerto del Callao, la inseguridad de las personas y mercancías, y la contaminación ambiental debido a la congestión vehicular que produce a su vez un mayor consumo de combustible, lo que;

Que, de conformidad con lo establecido en el numeral 12.2 del artículo 12 de la Ley N° 28977, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, solicitó mediante un estudio de mercado la elaboración de una Consultoría legal a fin de determinar la viabilidad de instalar Plataformas Logísticas de titularidad del Estado en Lima y Callao, la cual fue atendida por el constitucionalista consultor Dr. Francisco Eguiguren Praeli, a través del documento "Sustento y fundamento de la constitucionalidad de la ejecución de Plataformas Logísticas", el cual concluye que "la creación e implementación de cualquier Plataforma Logística de titularidad del Estado, en apoyo al transporte de carga y mercancías para el comercio de exportación e importación, en cualquier zona del país que pueda requerirlo, incluido Lima y Callao, conlleva precisamente una actuación estatal en áreas como la infraestructura y los servicios públicos, que la propia Constitución, en forma expresa, señala como ámbitos principales de la acción estatal. No habiendo en ello, entonces, una actuación o intervención estatal que no esté acorde a la constitución" y que "el Antepuerto del Callao, tal como se encuentra concebido, no contraviene el rol subsidiario del Estado en la actividad económica o empresarial que dispone la Constitución (en su artículo 60°, segundo párrafo) pues se trata de actividades que no desarrollan las empresas privadas";

Que, de igual forma el Ministerio de Transportes y Comunicaciones solicitó apoyo técnico internacional no reembolsable al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para el desarrollo de la logística en el Perú, solicitud que fue aprobada por el BID y atendida mediante el informe final de la consultoría "Antepuerto del Callao", el cual concluye que "la necesidad de regular adecuadamente los accesos a los terminales portuarios de el Callao de una forma ordenada, y de distribuir en ventanas horarias la entrada de los camiones al puerto, evidenció la necesidad de contar con un espacio de recepción anticipado o antepuerto, común a ambos operadores portuarios (DPW, APMT), con condiciones de seguridad apropiadas y un sistema de citas programadas; asimismo, la existencia de un antepuerto público regulado, gestionado por un operador privado, permitiría segmentar los flujos diarios de carga y tendría un efecto directo sobre el ordenamiento del tráfico.";

Que, asimismo la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones solicitó a la Dirección General de Facilitación de Comercio Exterior del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo su opinión sobre la viabilidad de instalar una plataforma logística de tipo Antepuerto en Lima y Callao dentro del marco de lo establecido en el artículo 12 de la Ley N° 28977, el cual fue atendido mediante el Oficio N°081-2020-MINCETUR/VMCE/DGFCE, de fecha 06 de mayo de 2020, el cual resalta la importancia para el sistema de comercio exterior de contar con un antepuerto en Lima y Callao, pues consideran que éste va contribuir al descongestionamiento del puerto del Callao y elevar la competitividad del sector comercio exterior; poniendo de manifiesto la necesidad de contar con la instalación de una plataforma logística tipo antepuerto en el Callao;

Que, adicionalmente, mediante Oficio N° 438-2020-MTC/18, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones solicitó a la Autoridad Portuaria Nacional su opinión sobre la viabilidad de instalar una plataforma logística de tipo Antepuerto en Lima y Callao dentro del marco de lo establecido en el artículo 12 de la Ley N° 28977, el mismo que fue respondido mediante el Oficio N° 0357-2020-APN-GG-UAJ, de fecha 29 de abril de 2020, el cual señala que la instalación de elementos de apoyo como un antepuerto permitirá contar con un estacionamiento seguro y ordenado de camiones en los cuales puedan quedar en espera de su turno de ingreso al terminal sin necesidad de congestionar las calles. En ese sentido, el antepuerto se convertiría en una instalación de soporte al transporte de carga permitiendo facilitar y ordenar el acceso, el estacionamiento y la espera de los camiones que acuden a los terminales portuarios, motivo por el cual concuerdan en la necesidad de contar con una plataforma logística de titularidad del Estado del tipo antepuerto en el puerto del Callao, resaltando su importancia

para el crecimiento de la competitividad del país, así como contribuir al descongestionamiento de este puerto;

Que, en el ejercicio de las funciones antes descritas, la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático emite el Informe Técnico Legal N° 023-2020-MTC/18.03, el mismo que la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal hace suyo a través del Memorándum N° 462-2020-MTC/18, por medio del cual con la información proporcionada por los sectores involucrados y las consultorías recibidas, sustenta las carencias y necesidades existentes en materia de infraestructura y servicios logísticos para el transporte de carga en Lima y Callao; y que dichas necesidades no han sido satisfechas por los agentes privados que operan en este sector o que las mismas no dependen de éstos poderlas resolver y estando dentro del marco constitucional que garantiza la intervención del Estado, recomienda iniciar las acciones para la instalación de plataformas logísticas de titularidad del Estado en Lima y Callao a fin de atender las necesidades antes descritas en forma integral;

Que, en virtud de la normativa y documentación señalada, corresponde aprobar el Informe de viabilidad para la instalación de plataformas logísticas de tipo antepuerto en el Callao, conforme a lo dispuesto en el inciso 12.2 del artículo 12 de la Ley N° 28977;

De conformidad con lo dispuesto en la Constitución Política del Perú, la Ley N° 30809, Ley que modifica la Ley 28977, la Ley N° 28977, Ley de Facilitación del Comercio Exterior, la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Resolución Ministerial N° 959-2019-MTC/01, que aprueba el Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones;

SE RESUELVE:

**Artículo 1.-** Aprobar el Informe de viabilidad para la instalación de plataformas logísticas de tipo antepuerto en el Callao, que como Anexo 1 forma parte integrante de la presente Resolución Directoral, conforme a lo dispuesto en el inciso 12.2 del artículo 12 de la Ley N° 28977.

**Artículo 2.-** Disponer la publicación de la presente Resolución Directoral y Anexo 1, y en el Portal Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones ([www.gob.pe/mtc](http://www.gob.pe/mtc)), el mismo día de la publicación de la presente Resolución en el diario oficial "El Peruano".

Regístrese, comuníquese y publíquese.

FERNANDO CERNA CHORRES  
Director General de Políticas y Regulación  
en Transporte Multimodal

1866361-1

## VIVIENDA, CONSTRUCCION Y SANEAMIENTO

**Decreto Supremo que modifica el Reglamento de la Ley N° 29033, Ley de creación del Bono del Buen Pagador, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2015-VIVIENDA y actualiza excepcional y temporalmente el valor del Bono del Buen Pagador**

**DECRETO SUPREMO  
N° 007-2020-VIVIENDA**

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, por Ley N° 29033, se crea el Bono del Buen Pagador - BBP, como una de las acciones de política de acceso de la población a la vivienda, con el objetivo

de incentivar y promover el cumplimiento oportuno de los pagos mensuales del crédito MIVIVIENDA otorgado en nuevos soles; señalando que el BBP consiste en la ayuda económica directa no reembolsable que se otorga a las personas que accedan al crédito MIVIVIENDA o a financiamiento del Fondo MIVIVIENDA S.A. - FMV, por medio de las empresas del sistema financiero; cuyo Reglamento fue aprobado por el Decreto Supremo N° 003-2015-VIVIENDA;

Que, mediante Decreto Supremo N° 003-2020-VIVIENDA, se modifica el Reglamento de la Ley N° 29033, Ley de Creación del Bono del Buen Pagador, aprobado por el Decreto Supremo N° 003-2015-VIVIENDA, y se actualizan los valores de las viviendas producto de la multiplicación del valor de vivienda del año anterior por la variación anual del Índice de Precios al Consumidor - IPC de Lima Metropolitana, con redondeo a la centena superior, y del BBP para el año 2020, de acuerdo a la variación de la UIT con redondeo a la centena superior, conforme a lo establecido en el párrafo 2.2 del artículo 2 del citado Reglamento;

Que, por Decreto Supremo N° 008-2020-SA, se declara la Emergencia Sanitaria a nivel nacional, por el plazo de noventa (90) días calendario, por la existencia del COVID-19 y se dictan medidas de prevención y control para evitar su propagación;

Que, mediante Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, precisado mediante Decretos Supremos N°s 045-2020-PCM y 046-2020-PCM, se declara el Estado de Emergencia Nacional por el plazo de quince (15) días calendario, y se dispone el aislamiento social obligatorio (cuarentena) por las graves circunstancias que afectan la vida de la Nación a consecuencia del brote del COVID-19; Estado de Emergencia que fue prorrogado por los Decretos Supremos N°s. 051-2020-PCM, 064-2020-PCM, 075-2020-PCM y 083-2020-PCM hasta el 24 de mayo de 2020;

Que, la propagación del coronavirus viene afectando las perspectivas de crecimiento de la economía global, y en particular, la economía peruana, ante el riesgo de la alta propagación del virus (COVID-19) en el territorio nacional; en especial, las medidas de aislamiento social derivadas de la declaración de Estado de Emergencia Nacional, lo que ha ocasionado que muchas de las personas se hayan quedado sin empleo y por lo tanto sin ingresos, lo que ha determinado que usen sus ahorros para cubrir necesidades básicas;

Que, ante esta situación, el Estado ha dictado diversas medidas para reactivar la economía y ayudar a esta población; y, en ese marco, el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento - MVCS, está planteando un paquete de medidas a través de sus Programas Sociales, para ayudar a la población afectada y reactivar la economía del país, por lo que mediante el Decreto Legislativo N° 1464 se exonera del requisito del ahorro a los Grupos Familiares que soliciten el otorgamiento del Bono Familiar Habitacional - BFH en el marco del Programa Techo Propio para las modalidades de aplicación de Construcción en Sitio Propio y Adquisición de Vivienda Nueva; además, mediante Resolución Ministerial N° 086-2020-VIVIENDA, se establecen valores especiales del BFH en relación a la exoneración del requisito del ahorro, con la finalidad de coadyuvar a la obtención de una vivienda a las familias en situación de vulnerabilidad económica por los efectos del COVID-19; en consecuencia, a efectos de complementar los beneficios a través de otro de los programas promovidos por el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento como es el otorgamiento del BBP para quienes a través de un crédito Mivivienda adquieran una vivienda, resulta necesario actualizar excepcional y temporalmente los valores del citado Bono;

Que, mediante Carta N° 361-2020/GC, el FMV comunica que mediante directorio se ha aprobado la disminución en un 2.5% de la cuota inicial como requisito para solicitar un crédito Mivivienda ante una entidad financiera, proponiendo además, establecer en forma excepcional valores especiales del BBP, propuesta sustentada en base al valor de la cuota del ahorro programada (con frecuencia mensual); considerando que los valores especiales a establecer están en función al número de meses (3) que abarca el periodo de la