

**Alerta Regulatoria, Enero 2026.**  
**Alerta Regulatório, Janeiro 2026**  
**Alerte Réglementaire, Janvier 2026**  
**Regulatory alert, January 2026**  
**規制に関する警告、2026年1月**



**REGULACIÓN  
GENERAL**

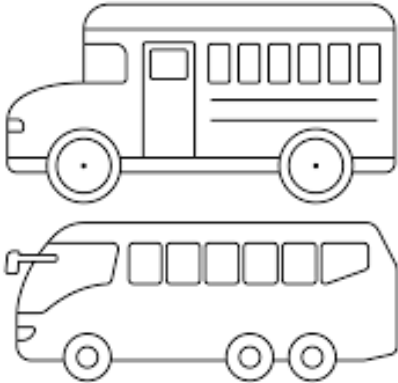
**TELECOMUNICACIONES**

**TRANSPORTES**

**CONSULTORÍA  
ECONÓMICA**

**CONTROVERSIAS  
Y ARBITRAJE**

**TRANSFORMACIÓN  
DIGITAL**



1. El 9 de enero de 2026, se publicó la Ley N° 32550, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la ejecución de inversiones y autoriza la expropiación de bienes inmuebles, según una relación consistente en **(i) Puentes e (ii) Infraestructura Vial** (construcción de carreteras y mantenimiento de carreteras). Los departamentos involucrados son: Pasco, Piura, Lambayeque, Puno, Ayacucho, Cusco, Huánuco, Ucayali, Huancavelica, Áncash, Lima, Arequipa, Apurímac, Junín, Ica, Cajamarca, Tumbes, Moquegua, La Libertad, San Martín y en la Provincia Constitucional del Callao.

Esta Ley ha sido publicada por la Presidencia de la República y lleva la firma de la Presidencia de Consejo de Ministros, por lo que se infiere que debiera contar con el Presupuesto para la ejecución efectiva de dichas obras. **El problema es que se repita la misma peligrosa coyuntura por la que pasan muchos proyectos G2G, en que, por falta de viabilidad financiera, su ejecución podría comprometer el equilibrio fiscal. Es decir, se ha priorizado “la foto del momento” sin pensar en “el momento de pagar”.**

2. El 24 de enero de 2026 se publicó el Decreto Legislativo N° 1704, Decreto Legislativo que autoriza a declarar en emergencia y establecer medidas orientadas a restablecer el servicio público de transporte. Básicamente, con este dispositivo, se autoriza al Ministro del MTC (es decir, vía Resolución Ministerial), a declarar en emergencia, el servicio público de transporte cuando se verifique situaciones de daño, peligro inminente, saturación severa o afectación generalizada, habilitando la repriorización presupuestaria, administración directa de infraestructura, gestión predial y otras medidas necesarias para preservar o reestablecer el servicio. El plazo de vigencia de dicha Resolución Ministerial es de 180 días calendario, prorrogables.

La Resolución Ministerial que declare en emergencia sectorial el servicio público de transporte, habilita la realización de las contrataciones necesarias para la ejecución de las intervenciones previstas en el referido Decreto Legislativo. A su vez, el dispositivo indica que dichas contrataciones deben realizarse en el marco de lo regulado en la Ley 32069, Ley General de Contrataciones Públicas y su Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo 009-2025-EF (contratación de emergencia). **Tengamos presente que la Ley 32069 y su Reglamento habilitan a las entidades a utilizar procedimientos especiales, mecanismos diferenciados y regímenes ágiles para atender necesidades urgentes o imprevistas, siempre dentro del marco de legalidad y de los principios que rigen la contratación pública, los cuales siguen vigentes aún en estas circunstancias excepcionales.**

3. El 30 de enero de 2026 se publicó el Decreto Legislativo N° 1707, Decreto Legislativo que modifica la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, a fin de promover el sistema integrado de transporte.

De esta manera, se incorporó el literal j) en el artículo 2, en los siguientes términos:

“Artículo 2.- De las definiciones

Para efectos de la aplicación de la presente Ley, entiendas por:

(...)

j) **Sistema Integrado de Transporte:** Sistema de transporte público de personas compuesto por las distintas clases o modalidades del servicio de transporte reconocidas en la normatividad vigente, que cuenta con integración física, operacional y tarifaria, así como de medios de pago.”

A su vez, se incorporó el numeral 5.4 en el artículo 5, en los siguientes términos:

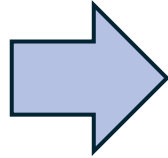
“Artículo 5.- De la promoción de la inversión privada (...)

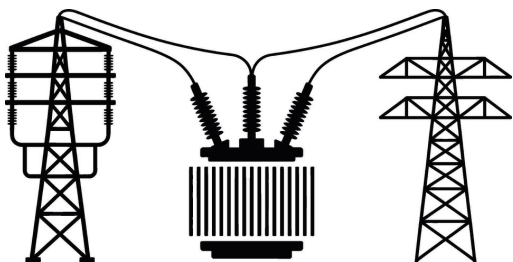
5.4. El Estado también promueve las inversiones públicas y privadas que habiliten la implementación y puesta en operación progresiva de **Sistemas Integrados de Transporte** en todo el territorio nacional, asegurando su eficiencia, sostenibilidad, accesibilidad, seguridad y amplia cobertura en la prestación del servicio de transporte y tránsito terrestre. Para tal efecto, las autoridades competentes pueden adquirir, instalar, administrar y aportar en propiedad o en uso los bienes muebles e inmuebles que se requieran para garantizar la operatividad o continuidad de los **Sistemas Integrados de Transporte**, previo acuerdo con los concesionarios u operadores del sistema.

En el caso de bienes muebles y bienes inmuebles que se enmarquen en el ámbito del Sistema Nacional de Abastecimiento, los actos de disposición final u otros deben realizarse conforme a lo establecido en el marco del Decreto Legislativo No 1439, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Abastecimiento, su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo No 217-2019-EF y sus directivas.

Las disposiciones normativas relativas a la integración física, operacional, tarifaria y de medios de pago, así como el régimen sancionador aplicables al Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, son aprobadas por la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU, conforme a su ley de creación y en concordancia con la presente Ley y sus reglamentos nacionales.”

Básicamente, se trata de la tan necesaria **interoperabilidad** que, en el sector transportes, no es otra cosa mas que los llamados *Sistemas Integrados de Transportes*. Esperemos que ello se traduzca en una interoperabilidad real, que sea transversal entre lo público y privado, y que sea manejado por operadores independientes y privados, en un marco de transparencia y competencia.





4. Con Resolución Ministerial N° 025-2026-MINEM/DM (publicada el 24/01/26) se dispuso la publicación del proyecto de Decreto Supremo que define las condiciones para evaluar los casos de integración vertical previstos en el tercer párrafo del artículo 122 de la Ley de Concesiones Eléctricas (recordemos que es esta Ley la que dispone que el MINEM evalúe los casos de integración vertical que no califican como actos de concentración). Con este Proyecto, el vacío que se pretende eliminar, es la falta de predictibilidad respecto a cuáles son las condiciones para que el MINEM evalúe estos casos de integración vertical; vacío que pudiera afectar las inversiones en el sector eléctrico, así como, las condiciones de competencia, o incrementar las controversias. A su vez, el Proyecto reconoce que indirectamente, la incertidumbre regulatoria afecta a todos los usuarios del sector eléctrico, ya que la falta de inversión pone en riesgo el abastecimiento oportuno del servicio y una eventual subida en los precios.

El Proyecto identifica seis posibles supuestos de integración vertical (Art. 4, numeral 4.2), que impactan en el sector de diferente manera, y, sin embargo, en todos los casos se refieren a actividades de crecimiento orgánico. Cinco de estos supuestos siguen su trámite conforme al procedimiento considerado en el Rgto de la LCE, y solo un supuesto (Distribución-Generación) se somete a una evaluación específica (que en ambas actividades no se supere el umbral del 30% de participación).

Este Proyecto se encuentra en etapa de comentarios.

5. Con Resolución Ministerial N° 004-2026-MINEM/DM (publicada el 09/01/26), el MINEM publica un Proyecto de Decreto Supremo que modificaría el Reglamento de la Ley de Concesiones Eléctricas. Básicamente el Proyecto parte de reconocer un hecho innegable: Que la regulación vigente a nivel reglamentario, en lo que concierne al procedimiento de caducidad de concesiones y su posterior subasta, no asegura la continuidad de las operaciones que corresponden a la actividad eléctrica comprometida con la concesión caducada, incumpliendo de esta manera con lo previsto en el artículo 37 de la Ley de Concesiones Eléctricas.

Por lo tanto, con este Proyecto, el MINEM propone lo que considera mejoras al RLCE en lo siguiente: (i) el procedimiento de caducidad, (ii) el régimen de intervención administrativa temporal de la concesión y (iii) el procedimiento de subasta de los derechos y bienes de la concesión.

Sin duda es saludable contar con procedimientos reglados en materia de caducidad, aunque no deja de ser materia de mayor evaluación, la figura del “interventor temporal” ya que, en el sector de las telecomunicaciones, años después de la caducidad de la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica, no se contrató al “operador temporal”; y, esta red se encuentra aún siendo operada directamente por el Estado.

Este Proyecto se encuentra en etapa de comentarios (30 días calendario).

## ARBITRAJE



6. Con Resolución Ministerial 0460-2025-JUS (publicada el 14/01/26) se dispuso la creación de un nuevo Grupo Técnico de naturaleza temporal para la mejora y actualización de la normativa que regula el **arbitraje comercial**. Este Grupo de Trabajo, se encuentra conformado por los siguientes funcionarios públicos:

- a) La Viceministra de Justicia, o un representante designado por ella misma, quien lo preside.
- b) El Director General de la Dirección General de Desarrollo Normativo y Calidad Regulatoria, o un representante designado por el mismo.
- c) El Jefe de Gabinete de Asesores, o un representante designado por el mismo.
- d) La Jefa de la Oficina General de Asesoría Jurídica, o un representante designado por ella misma.

**Comentario:** Si bien resulta legítimo y necesario fortalecer la institucionalidad del arbitraje y enfrentar prácticas que lo desnaturalizan —como la proliferación de centros arbitrales de cuestionable solvencia técnica y ética—, la creación de un nuevo grupo de revisión normativa de composición eminentemente estatal plantea serios riesgos para la autonomía e independencia del arbitraje comercial.

En particular, la eventual revisión de la Ley de Arbitraje vigente, que constituye una de las más modernas de la región y se encuentra alineada con los estándares internacionales de la Ley Modelo de la CNUDMI (UNCITRAL) —factor clave de su aceptación en arbitrajes comerciales e internacionales—, podría generar un quiebre innecesario del marco jurídico arbitral, así como una percepción de intervención estatal incompatible con la naturaleza privada y autónoma de esta institución.

El control y la depuración de prácticas indeseables dentro del ecosistema arbitral no debería abordarse mediante modificaciones estructurales a la Ley de Arbitraje, sino a través de mecanismos regulatorios específicos, proporcionales y diferenciados, que no comprometan los principios de autonomía de la voluntad, mínima intervención estatal, seguridad jurídica y predictibilidad.

La apertura de un proceso de reforma legal sin una justificación clara ni una participación técnica plural envía señales de incertidumbre al mercado, con potencial impacto negativo en la confianza de los agentes económicos y en la percepción del Perú como sede confiable para el arbitraje comercial.

En suma, nos preguntamos: Si bien no cabe la menor duda de que hay que controlar/eliminar la proliferación de “centros arbitrales cuestionables”, pero por qué en la Ley de Arbitraje?

## CONTRATACIÓN PÚBLICA



7. Con Resolución N° 0001-2026-EF/54.01 (publicada el 13/01/26), se modifica la Resolución Directoral N° 0015-2025-EF/54.01 que aprueba la Directiva N° 0005-2025-EF/54.01, **“Directiva que establece las bases estándar para los procedimientos de selección en el marco de la Ley N° 32069, Ley General de Contrataciones Públicas”**. El objeto principal de la norma es adecuar las bases estándar a las modificaciones introducidas por el Decreto Supremo N.° 001-2026-EF, así como ajustar su estructura normativa, manteniendo su carácter obligatorio para las entidades contratantes y los evaluadores .

En ese marco, la Resolución introduce precisiones en el alcance y tipología de las bases estándar, detallando los supuestos de uso según el objeto de contratación, la cuantía y el sistema de entrega. Se sistematizan las bases aplicables a licitaciones públicas, concursos públicos, procedimientos abreviados, subasta inversa electrónica, comparación de precios y procedimientos no competitivos, incorporando criterios diferenciados para bienes, servicios, obras, consultorías y mantenimiento vial. Estas modificaciones buscan delimitar con mayor claridad el procedimiento aplicable en cada supuesto, reduciendo márgenes de interpretación discrecional por parte de las entidades.

Adicionalmente, la norma deroga la Única Disposición Complementaria Final de la Resolución Directoral N.° 0022-2025-EF/54.01, vinculada a la Directiva de Programación Multianual, como consecuencia de los ajustes realizados a las bases estándar.

8. Con Decreto Supremo N° 001-2026-EF (publicada el 8/01/26) se modifica el Reglamento de la Ley N° 32069, Ley General de Contrataciones Públicas, aprobado mediante Decreto Supremo N° 009-2025-EF. Estas modificatorias afectan de manera transversal las fases de actuaciones preparatorias, selección y ejecución contractual. La norma ajusta definiciones, redistribuye funciones y precisa procedimientos con el fin de uniformizar criterios de aplicación, especialmente en aspectos que habían generado interpretaciones divergentes entre entidades contratantes, sin incorporar nuevos procedimientos ni requisitos formales adicionales .

En la **etapa preparatoria y de selección**, las modificatorias desarrollan con mayor detalle la segmentación de contrataciones, la estrategia de contratación y los mecanismos de interacción temprana con el mercado, así como los anuncios de contratación futura y la difusión de requerimientos. Asimismo, se introducen precisiones sobre la evaluación de ofertas, la precalificación, la negociación y la subsanación de documentos, reforzando el uso de la plataforma Pladicop como canal obligatorio para la publicidad, gestión del procedimiento y elevación de cuestionamientos ante el OECE .

En materia de **ejecución contractual**, el Decreto incorpora ajustes en garantías, adelantos, reajustes, ampliaciones de plazo, prestaciones adicionales y resolución contractual, con un tratamiento más detallado para obras y consultorías de obra bajo distintos sistemas de entrega. Se regulan los roles de supervisión, el uso del cuaderno de incidencias digital y los supuestos de modificación contractual, lo que reduce márgenes de interpretación, pero incrementa las obligaciones de gestión y cumplimiento tanto para las entidades como para los contratistas.

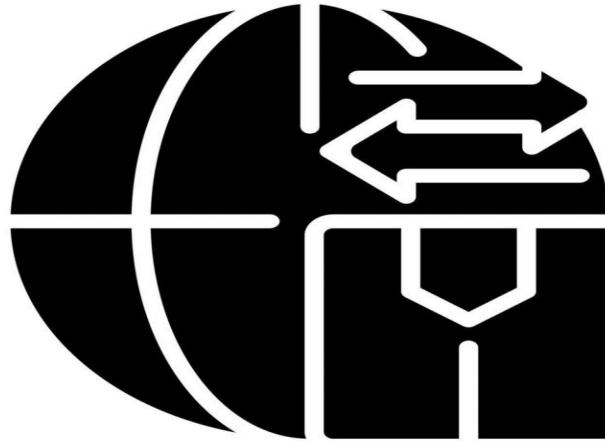


9. Con Resolución N° 273-2025/CDB-INDECOPI (publicada el 15/01/26) se dispone mantener la vigencia de derechos compensatorios impuestos por la Resolución N° 151-2010/CFD-INDECOPI, sobre las importaciones de biodiésel puro (B100) y de las mezclas que contengan una proporción mayor al 50% de biodiésel (B50) en su composición, originario de los Estados Unidos.

10. Con Resolución N° 001-2026/CDB-INDECOPI (publicada el 25/01/26) se desestiman cuestionamientos formulados por Homecenters Peruanos S.A., Inversiones CYS S.A., MT Industrial S.A.C. y Kitchen Center S.A.C., contra la Resolución N° 108-2024/CDB-INDECOPI e imponen derechos antidumping definitivos sobre las importaciones de lavaderos de acero inoxidable de un peso menor a 23 kilogramos, originarios de la República Popular China.

11. Con Resolución N° 0292-2025/SDC-INDECOPI (publicada el 26/01/26) revocan la Resolución N° 043-2024/CDB-INDECOPI, por la cual se resolvió imponer derechos antidumping definitivos sobre las importaciones de zapatillas con la parte superior de material textil originarias de la República Popular China.

*Derechos  
Antidumping....*



Para cualquier consulta sobre esta información, puedes contactarnos en los siguientes correos:

[virginia@kaitekiregulacion.pe](mailto:virginia@kaitekiregulacion.pe)

[beatriz.fernandez@kaitekiregulacion.pe](mailto:beatriz.fernandez@kaitekiregulacion.pe)

**VIRGINIA  
NAKAGAWA**

Consultora Regulatoria



**BEATRIZ FERNANDEZ**

Paralegal



 **KAITEKI**  
REGULACIÓN



Kaiteki Regulación



[administracion@kaitekiregulacion.pe](mailto:administracion@kaitekiregulacion.pe)



[www.kaitekiregulacion.pe](http://www.kaitekiregulacion.pe)



Lima, Perú