

La Congresista de la República que suscribe, **NORMA MARTINA YARROW LUMBRERAS**, integrante del Grupo Parlamentario Renovación Popular, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con artículos 22 literal c), 67, 75 y 76 numeral 2 del Reglamento del Congreso de la República, presenta el siguiente proyecto de ley:

LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXTRAORDINARIAS DE APOYO PARA TAXISTAS QUE UTILIZAN GLP Y GAS NATURAL ANTE LA EMERGENCIA EN EL ABASTECIMIENTO DE GAS

Artículo 1. Objeto de la ley

La presente ley tiene por objeto establecer medidas extraordinarias y temporales de apoyo económico a favor de los conductores que prestan el servicio de taxi y utilizan Gas Licuado de Petróleo Y Gas Natural como combustible principal, con la finalidad de mitigar el impacto económico generado por las alteraciones en el abastecimiento y precio del gas en el país.

Artículo 2. Finalidad

La presente ley tiene como finalidad:

- a) Proteger los ingresos de los trabajadores del servicio de taxi.
- b) Garantizar la continuidad del servicio de transporte urbano.
- c) Mitigar el impacto económico generado por la emergencia en el abastecimiento de gas y sus efectos en el precio del GLP y el Gas Natural Vehicular.

Artículo 3. Subvención extraordinaria

Autorizar al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Energía y Minas, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a implementar una subvención extraordinaria y por única vez dirigida a los conductores que prestan el servicio de taxi y mototaxi y que utilizan GLP y Gas Natural como combustible, destinada a compensar parcialmente el incremento de los costos operativos derivados de la emergencia energética.

Artículo 4. Beneficiarios

Son beneficiarios de la subvención extraordinaria los conductores que cumplan con los siguientes requisitos:

- 1. Prestar el servicio de taxi o mototaxi.
- 2. Contar con vehículo habilitado para el uso de GLP o Gas Natural como combustible.
- 3. Estar registrados en los padrones de transporte administrados por la Autoridad competente.

Artículo 5. Financiamiento

La implementación de la subvención extraordinaria se financia con cargo a los recursos del sector Energía y Minas, pudiendo emplearse para tal efecto:

- a) Recursos provenientes de mecanismos de compensación del sistema energético nacional;
- b) Recursos vinculados a la renta generada por la explotación de los recursos naturales del gas; y
- c) Aportes, contribuciones o mecanismos de cooperación provenientes de los agentes económicos que participan en la cadena de valor del gas y combustibles.

La implementación de la presente medida no debe afectar la sostenibilidad fiscal ni comprometer recursos destinados a programas sociales prioritarios.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA MODIFICATORIA

Única. Modificación del artículo 73 del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, aprobado por el Decreto Supremo N° 055-99-EF

Se modifica el artículo 73 del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, aprobado por el Decreto Supremo N° 055-99-EF, en los siguientes términos:

"Artículo 73.- Inafectaciones, exoneraciones y demás beneficios tributarios vigentes relativos a los Impuestos General a las Ventas y Selectivo al Consumo

Además de las contenidas en el presente dispositivo, se mantienen vigentes las inafectaciones, exoneraciones y demás beneficios del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo que se señalan a continuación:

(...)

Impuesto Selectivo al Consumo:

(...)

La venta de Gas Natural Vehicular y de Gas Licuado de Petróleo, mientras dure la emergencia del suministro de gas natural a través de los sistemas de producción, transporte de hidrocarburos por ducto y distribución de gas natural por red de ductos, iniciado desde el 01 de marzo de 2026; hacia los que prestan el servicio de taxi utilizándolos como combustible principal"

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

Única. Temporalidad de la medida

La subvención extraordinaria prevista en la presente ley tiene carácter excepcional y se otorga por única vez, en el marco de las circunstancias que afectan el abastecimiento y precio del Gas Licuado de Petróleo (GLP) que inciden en la actividad de los conductores que prestan el servicio de taxi y mototaxi.

Lima, marzo de 2026

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANTECEDENTES NORMATIVOS

- Constitución Política del Perú.
- Ley N° 26221, Ley Orgánica de Hidrocarburos.
- Ley N° 27133, Ley de Promoción del Desarrollo de la Industria del Gas Natural.
- Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos.
- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley N° 29852, Ley que crea el Sistema de Seguridad Energética en Hidrocarburos y el Fondo de Inclusión Social Energético (FISE).
- Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).

II. PROBLEMÁTICA Y JUSTIFICACIÓN

En los últimos años, el mercado energético internacional ha atravesado un periodo de inestabilidad marcado por diversos conflictos geopolíticos y tensiones en regiones clave para la producción y transporte de hidrocarburos. Estos acontecimientos han generado variaciones importantes en los precios del petróleo y del gas natural, lo que ha repercutido directamente en el costo de los combustibles utilizados en distintos sectores de la economía.

Uno de los factores que más ha influido en esta situación fue el conflicto entre Rusia y Ucrania iniciado en el año 2022¹. Este hecho provocó una alteración significativa en el suministro de gas natural hacia Europa y generó un incremento considerable en los precios internacionales de la energía². Organismos especializados en materia energética han señalado que este escenario evidenció la fuerte dependencia que existe entre los mercados energéticos y los acontecimientos geopolíticos, ya que cualquier interrupción en la producción o transporte de hidrocarburos puede impactar rápidamente en los precios de los combustibles a nivel global.

A esta situación se han sumado otras tensiones internacionales en regiones estratégicas para el comercio energético mundial, particularmente en el Medio Oriente. En estas zonas se concentran importantes rutas marítimas por donde circula una parte significativa del petróleo y gas natural que se comercializa en el mundo. Cuando se presentan conflictos o riesgos en estas áreas, los mercados energéticos reaccionan con incrementos en los precios³ debido a la incertidumbre sobre la continuidad del suministro.

¹ <https://www.iea.org/spotlights/the-impact-of-russia-s-invasion-of-ukraine-on-global-energy-markets>

² <https://www.iea.org/topics/russias-war-on-ukraine>

³ <https://www.iea.org/reports/electricity-market-report-july-2022/executive-summary>

Las variaciones en los precios internacionales de la energía terminan repercutiendo también en las economías nacionales, especialmente en países cuya matriz energética depende en gran medida del gas natural o de combustibles derivados del petróleo. En estos casos, cualquier alteración en el mercado internacional puede trasladarse rápidamente a los costos de producción, transporte y prestación de servicios.

En nuestro caso, el sistema energético nacional tiene como uno de sus principales pilares al gas natural proveniente del proyecto Camisea. Este recurso abastece a una parte importante del país y es utilizado tanto para la generación eléctrica como para diversas actividades económicas, entre ellas el transporte. El traslado del gas natural desde los campos de producción hacia los centros de consumo se realiza a través del sistema de ductos operado por la empresa Transportadora de Gas del Perú (TGP), infraestructura que cumple un papel fundamental para garantizar el suministro energético en el territorio nacional.

Recientemente, estamos enfrentando una situación que ha puesto en evidencia la importancia de esta infraestructura. Debido a que se registró una afectación en el sistema de transporte de gas natural proveniente de Camisea⁴, lo que obligó a interrumpir temporalmente el flujo del recurso mientras se realizan las labores de evaluación y reparación correspondientes⁵. Este evento ha generado preocupación en distintos sectores debido a que el sistema de ductos constituye una pieza clave para el abastecimiento energético del país.

La interrupción temporal del suministro de gas natural evidenció la sensibilidad del sistema energético frente a eventos imprevistos que puedan afectar su funcionamiento. Asimismo, puso de manifiesto cómo las alteraciones en la cadena de suministro de energía pueden tener efectos en diversas actividades económicas que dependen directa o indirectamente del uso de combustibles.

Uno de los sectores que resulta particularmente sensible frente a estas variaciones es el transporte urbano que utiliza combustibles derivados del gas, como el Gas Licuado de Petróleo (GLP). Cuando se presentan fluctuaciones en el mercado energético o dificultades en el abastecimiento, los costos operativos de este tipo de transporte pueden incrementarse, afectando directamente a quienes dependen de esta actividad para generar ingresos.

En ese contexto, la combinación de factores internacionales que influyen en el precio de los combustibles y situaciones internas relacionadas con la infraestructura energética del país ha generado un escenario complejo para distintos sectores de la economía. Entre los más afectados se encuentran los trabajadores del transporte

⁴ <https://camisea.pe/comunicado-pluspetrol-ejecuta-acciones-contingencia-dar-sostenibilidad-despachos-glp/>

⁵ https://www.infobae.com/peru/2026/03/02/se-rompio-el-ducto-de-camisea-la-electricidad-se-dispara-a-usd200-mwh-y-casi-todas-las-plantas-a-gas-en-lima-estan-detenidas/?utm_source

público individual, quienes dependen diariamente del uso de combustible para poder desarrollar su actividad.

Es por ello que, el transporte público individual, prestado principalmente por taxistas y mototaxistas, constituye una de las formas de autoempleo más extendidas en el Perú y representa una fuente de ingreso para miles de familias que dependen del trabajo diario de estos conductores. Este servicio cumple un papel importante dentro del sistema de movilidad urbana, ya que permite que muchas personas puedan trasladarse diariamente hacia sus centros de trabajo, instituciones educativas, establecimientos de salud y otros espacios donde desarrollan sus actividades cotidianas. Su relevancia es aún mayor en aquellas zonas donde el transporte público masivo no llega o resulta insuficiente para cubrir la demanda de la población.

En Lima y Callao, por ejemplo, la Autoridad de Transporte Urbano (ATU) ha informado que existen más de 88 mil vehículos de taxi formal registrados, lo que evidencia la magnitud de esta actividad dentro del transporte urbano¹. A nivel nacional, el número de personas que trabajan en el transporte individual es aún mayor si se considera también a los taxistas que operan en distintas modalidades y a los conductores de mototaxis que prestan servicio en ciudades intermedias y zonas periurbanas del país.

En la mayoría de los casos, el trabajo de taxistas y mototaxistas se desarrolla bajo esquemas de autoempleo o trabajo independiente. Esto significa que sus ingresos dependen directamente de la cantidad de servicios que logran realizar durante el día. A diferencia de otros sectores laborales, estos trabajadores no cuentan con ingresos fijos ni con mecanismos de protección económica que les permitan enfrentar con mayor estabilidad las variaciones en los costos de su actividad.

Dentro de esa estructura de costos, el combustible constituye uno de los principales factores que determinan la rentabilidad del servicio. En el caso del transporte ligero, el Gas Licuado de Petróleo (GLP) se ha convertido en uno de los combustibles más utilizados debido a su menor costo en comparación con otros combustibles líquidos. Diversos análisis del sector transporte señalan que el gasto en combustible puede representar aproximadamente entre el 30 % y el 40 % del costo operativo diario de un conductor ².

De acuerdo con parámetros técnicos utilizados por el Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (Osinergmin), un vehículo que funciona con GLP y recorre alrededor de 80 kilómetros al día puede consumir aproximadamente 11.5 litros de combustible por jornada ³. Este gasto representa una parte importante de los costos diarios que deben asumir los conductores para poder prestar el servicio.

En los últimos años, el mercado energético ha experimentado variaciones importantes en el precio del GLP y, en algunos períodos, también se han presentado problemas de abastecimiento vinculados a interrupciones en la cadena de suministro de gas natural. Estas situaciones han generado incrementos en los costos de combustible utilizados por el transporte ligero, afectando directamente a los conductores del sector taxi y mototaxi, quienes han visto elevarse sus gastos diarios de operación ⁴.

Diversos reportes señalan que el incremento en el gasto de combustible puede representar aproximadamente diez soles adicionales por día para un conductor, lo que equivale a cerca de trescientos soles mensuales para quienes trabajan de manera continua ⁵. Este aumento resulta significativo si se considera que, según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), el ingreso promedio mensual proveniente del trabajo en el país se sitúa alrededor de 1,780 soles ⁶. En ese contexto, el incremento del gasto en combustible puede representar entre el 15 % y el 17 % del ingreso promedio mensual.

La situación se vuelve más compleja si se considera que gran parte de los ingresos generados por los conductores debe destinarse a cubrir otros gastos asociados a la prestación del servicio, como el mantenimiento del vehículo, revisiones técnicas, seguros obligatorios, permisos municipales, pago de créditos vehiculares y otros costos administrativos necesarios para operar. Cuando el costo del combustible⁶ aumenta, el margen de ganancia del conductor se reduce de manera considerable.

A ello se suma el contexto de inseguridad ciudadana que afecta de manera particular a quienes trabajan en el transporte público individual. En los últimos años se han registrado numerosos casos de robos, asaltos y extorsiones que afectan a taxistas y mototaxistas durante el ejercicio de su actividad. Esta problemática incrementa los riesgos asociados a su trabajo diario y, en muchos casos, también genera costos adicionales vinculados a medidas de protección, reparaciones del vehículo o pérdida de jornadas de trabajo.

Las dificultades económicas que enfrentan los conductores del transporte individual no solo afectan a quienes realizan esta actividad, sino también a las familias que dependen de estos ingresos. Para muchos hogares, el trabajo en taxi o mototaxi constituye la principal fuente de sustento económico. Cuando los costos operativos aumentan, el ingreso disponible para cubrir las necesidades básicas del hogar se reduce.

Por otro lado, el incremento en el costo del combustible también repercute en el precio del servicio para los usuarios. Ante el aumento de los gastos de operación, los conductores se ven obligados a ajustar las tarifas con el objetivo de compensar parcialmente el incremento de sus costos. Como consecuencia, el servicio de taxi y mototaxi puede experimentar un encarecimiento progresivo que termina trasladándose hacia los ciudadanos que utilizan estos medios de transporte de manera cotidiana.

De acuerdo con estadísticas del Instituto Nacional de Estadística e Informática sobre el gasto de los hogares, el transporte representa aproximadamente el 7.5 % del gasto per cápita en los hogares peruanos⁷. En ese contexto, el aumento de las tarifas del transporte individual puede afectar el presupuesto de muchas familias, especialmente en los hogares de ingresos medios y bajos.

⁶ <https://www.facilito.gob.pe/facilito/pages/facilito/menuPrecios.jsp>

En consecuencia, los trabajadores del transporte individual enfrentan actualmente una combinación de factores que afectan su estabilidad económica: por un lado, el incremento de los costos de combustible eleva sus gastos diarios de operación y reduce sus ingresos reales; y por otro, el contexto de inseguridad ciudadana incrementa los riesgos asociados al ejercicio de su actividad.

Frente a esta situación, resulta necesario evaluar medidas que permitan mitigar los efectos económicos que actualmente enfrentan los trabajadores del transporte individual, particularmente aquellos que utilizan GLP para desarrollar su actividad. En ese sentido, la presente iniciativa legislativa propone establecer una subvención extraordinaria y por única vez dirigida a los conductores que prestan el servicio de taxi y mototaxi, con el objetivo de contribuir a aliviar la presión económica generada por las variaciones en el mercado del combustible, preservar la continuidad de un servicio esencial para la movilidad urbana y evitar que el incremento de los costos termine trasladándose completamente a los usuarios.

III. PROPUESTA LEGISLATIVA:

La norma propuesta establece la creación de una medida extraordinaria y temporal que contribuirá a la disminución del impacto de la situación económica que les afecta a los choferes de taxi y mototaxi que utilizan el Gas Natural Vehicular y el Gas Licuado de Petróleo como principal tipo de combustible, debido al aumento del costo de los hidrocarburos, ya que estos han elevado las tarifas operativas del transporte individual y han afectado a miles de trabajadores que subsisten de la actividad que les permite dar sustento a sus hogares.

En este sentido, la propuesta establece que el Estado a través del Ministerio de Energía y Minas y con coordinación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones podrá habilitar un mecanismo de subvención de carácter extraordinario dirigido a los conductores que cumplan con ciertos requisitos, como por ejemplo prestar el servicio de taxi o mototaxi contar con vehículos habilitados para su uso y estar debidamente registrados ante el Estado. Dicha medida pretende únicamente compensar parcialmente el incremento de los costos que han resultado de la emergencia energética y asegurar por el mismo medio que el servicio de transporte urbano continúe prestándose a la población.

De esta forma, la iniciativa normativa prevé la posibilidad de establecer mecanismos complementarios de alivio económico, como medidas tributarias temporales que se relacionan directamente con el consumo del gas en la actividad del transporte, con el objetivo de reducir la presión económica que constituye para el driver todo el periodo de crisis. En este sentido, se busca establecer una respuesta normativa proporcional y focalizada que permita proteger los ingresos de los trabajadores del transporte individual, evitar un incremento desmesurado de las tarifas por parte de los usuarios y, finalmente, en contribuir a la estabilidad del sistema de movilidad urbana en el país.

IV. EFECTOS DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa legislativa no modifica ni deroga normas vigentes del ordenamiento jurídico nacional. Su propósito es establecer, de manera excepcional y temporal, un mecanismo de apoyo económico dirigido a los conductores que prestan el servicio de taxi y mototaxi y que utilizan Gas Licuado de Petróleo y Gas Natural como combustible para el desarrollo de su actividad.

En ese sentido, la norma se implementará en el marco de las competencias de los sectores involucrados, particularmente del Ministerio de Energía y Minas, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y las entidades vinculadas a la gestión del transporte urbano, como la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) y los gobiernos locales, en lo que corresponda. Estas entidades podrán coordinar las acciones necesarias para la identificación de los beneficiarios, la implementación del mecanismo de apoyo y el seguimiento de su aplicación.

Asimismo, la presente iniciativa se articula con el marco normativo vigente en materia de transporte terrestre y energía, particularmente con las disposiciones relacionadas con el uso de combustibles en el transporte y la promoción del hidrocarburo del gas como alternativa energética para el transporte ligero. De esta manera, la propuesta busca contribuir a mitigar los efectos económicos generados por las variaciones en el mercado del combustible, sin alterar la estructura normativa existente.

En consecuencia, la aprobación de la presente ley no genera incompatibilidades con el ordenamiento jurídico vigente, sino que establece una medida extraordinaria orientada a atender una situación específica que afecta a un sector importante de trabajadores del transporte individual y a los usuarios del servicio.

Asimismo, el proyecto de ley resulta consonante con el marco constitucional, en la medida en que encuentra su soporte en las disposiciones constitucionales que legitiman la intervención del Estado en situaciones excepcionales que afectan la situación económica y social del colectivo social.

Es así que, el artículo 44 de la Constitución Política establece que es deber primordial del Estado promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación; en ese sentido, la adopción de medidas extraordinarias de apoyo económico dirigidas a los conductores que prestan el servicio público mediante taxi y mototaxi, resulta concordante con la obligación que tiene el Estado de mitigar los efectos económicos que se podrían derivar de la alteración del abastecimiento energético, el cual afecta a un sector importante de trabajadores independientes del país.

Así también, el proyecto se encuentra dentro de lo dispuesto por el artículo 58 de la Constitución, el cual establece que la iniciativa privada es libre dentro de una economía social de mercado, donde es el Estado el que el desarrollo del país y actúa principalmente en áreas vinculadas a la promoción del empleo y a la prestación de servicios públicos. En este sentido, el transporte urbano individual es una actividad que

genera empleo y además garantiza la movilidad de la población de modo que la intervención temporal del Estado para preservar la movilidad de la población, por lo que resulta legítima la intervención temporal frente a situaciones extraordinarias que causan la alteración de sus costos de funcionamiento.

De la misma manera, el artículo 59 de la Carta Magna dispone que el Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de trabajo, prestando especial atención a las pequeñas actividades económicas y al autoempleo; en el caso del taxi y el mototaxi, se trata mayoritariamente de trabajadores independientes cuyo ingreso depende directamente de su actividad diaria, por lo que una medida temporal de subvención resulta acorde con el mandato constitucional de apoyo a sectores económicamente vulnerables.

Por otra parte, la propuesta se encuentra alineado a lo previsto en el artículo 74 de la Constitución, en la medida en que trata sobre exoneraciones o beneficios impositivos relacionados con el Impuesto Selectivo al Consumo, el cual debe establecerse mediante una ley; por lo tanto, la modificación de la propuesta se ajusta a ese procedimiento constitucional que regula la creación o la modificación de los beneficios tributarios.

Por último, la propuesta respeta igualmente la temporalidad, la proporcionalidad y la razonabilidad que debe tener una norma legislativa, y es que establece una subvención de forma excepcional y por única vez, con la clara intención de mitigar los efectos económicos que puede tener una situación de emergencia en la obtención de suministro de gas. Por tanto, la medida no constituye una intervención permanente en el mercado ni altera el régimen económico constitucional, sino que se encuadra dentro de la lógica de la propuesta para que una situación coyuntural llegue a afectar un sector que resulta muy relevante, casi vital, como es el caso del sector económico del país.

V. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

Matriz Análisis Costo Beneficio					
Problema identificado	Sujetos involucrados	Objetivo general	Objetivos específicos	Alternativas de solución	Indicadores
El incremento del precio del GLP, gas natural y las alteraciones en el abastecimiento de gas en el Perú afectan los costos operativos de miles de taxistas que dependen de este combustible para desarrollar su actividad económica. El combustible representa entre el 30 % y 40 % de los costos diarios del servicio de taxi, por lo que las fluctuaciones del mercado energético reducen significativamente sus ingresos y generan riesgos para la continuidad del servicio de transporte urbano.	• Taxistas que utilizan GLP y gas natural como combustible.	Establecer una medida extraordinaria de apoyo económico que permita mitigar el impacto del incremento del precio del GLP y gas natural en los taxistas durante la emergencia energética.	• Reducir el impacto económico en los costos operativos del servicio de taxi.	1. No intervención del Estado (situación actual).	• Número de taxistas beneficiados por la medida.
	• Usuarios del servicio de taxi.		• Garantizar la continuidad del servicio de transporte urbano.	2. Implementación de una subvención temporal dirigida a taxistas que utilizan GLP y gas natural.	• Variación del gasto promedio en combustible del sector taxi.
	• Ministerio de Energía y Minas.		• Proteger los ingresos de los trabajadores del sector transporte.	3. Reducción o compensación tributaria temporal para el GLP y gas natural en transporte.	• Número de servicios de taxi operativos durante el periodo de emergencia.
	• Ministerio de Transportes y Comunicaciones.				• Evolución del precio promedio del GLP reportado por Osinergmin.
	• Gobiernos locales y ATU.				

VI. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente propuesta legislativa se encuentra vinculada con las siguientes políticas de Estado del Acuerdo Nacional:

- **Política de Estado 14⁷:** Acceso al empleo pleno, digno y productivo.
- **Política de Estado 18⁸:** Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.
- **Política de Estado 24⁹:** Afirmación de un Estado eficiente y transparente.

⁷ <https://acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/politicas-de-estado/politicas-de-estado-castellano/ii-equidad-y-justicia-social/14-acceso-al-empleo-pleno-digno-y-productivo/>

⁸ <https://acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/politicas-de-estado/politicas-de-estado-castellano/iii-competitividad-del-pais/18-busqueda-de-la-competitividad-productividad-y-formalizacion-de-la-actividad-economica/>

⁹ <https://acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/politicas-de-estado/politicas-de-estado-castellano/iv-estado-eficiente-transparente-y-descentralizado/24-afirmacion-de-un-estado-eficiente-y-transparente/>