



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones



Aspectos Ambientales de la Política Nacional de Transporte Urbano

Ministerio de Transportes y
Comunicaciones

Lima - 2024



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones



Política Nacional de Transporte Urbano (PNTU)

Decreto Supremo N° 012-2019-MTC

- **Objeto:** generar acciones que contribuyan con:
 1. La mejora de los tiempos de viaje
 2. La disminución de costos del transporte
 3. La disminución de los accidentes de tránsito
 4. La disminución de la contaminación del aire
- Como resultado, todos estos aspectos incrementarán la **calidad de vida** de la población de las ciudades del Perú
- El éxito en la implementación de este instrumento dependerá del **compromiso** de las **autoridades locales**, los **operadores del servicio**, los **usuarios** y la **sociedad civil** debidamente organizada, así como del **MTC** que asume su responsabilidad como órgano rector del sector transporte.
- Esta herramienta permitirá a las autoridades de los Gobiernos Locales y a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), alinear sus instrumentos regulatorios y de gestión para una adecuada solución del problema en el sistema de transporte público urbano.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones



Aspectos Ambientales de la PNTU

1. Capítulo 1
Diagnóstico

2. Capítulo 2
Objetivos Prioritarios y
Lineamientos

3. Capítulo 3
Provisión de Servicios y
Estándares

4. DPNTRA
Proyectos Normativos



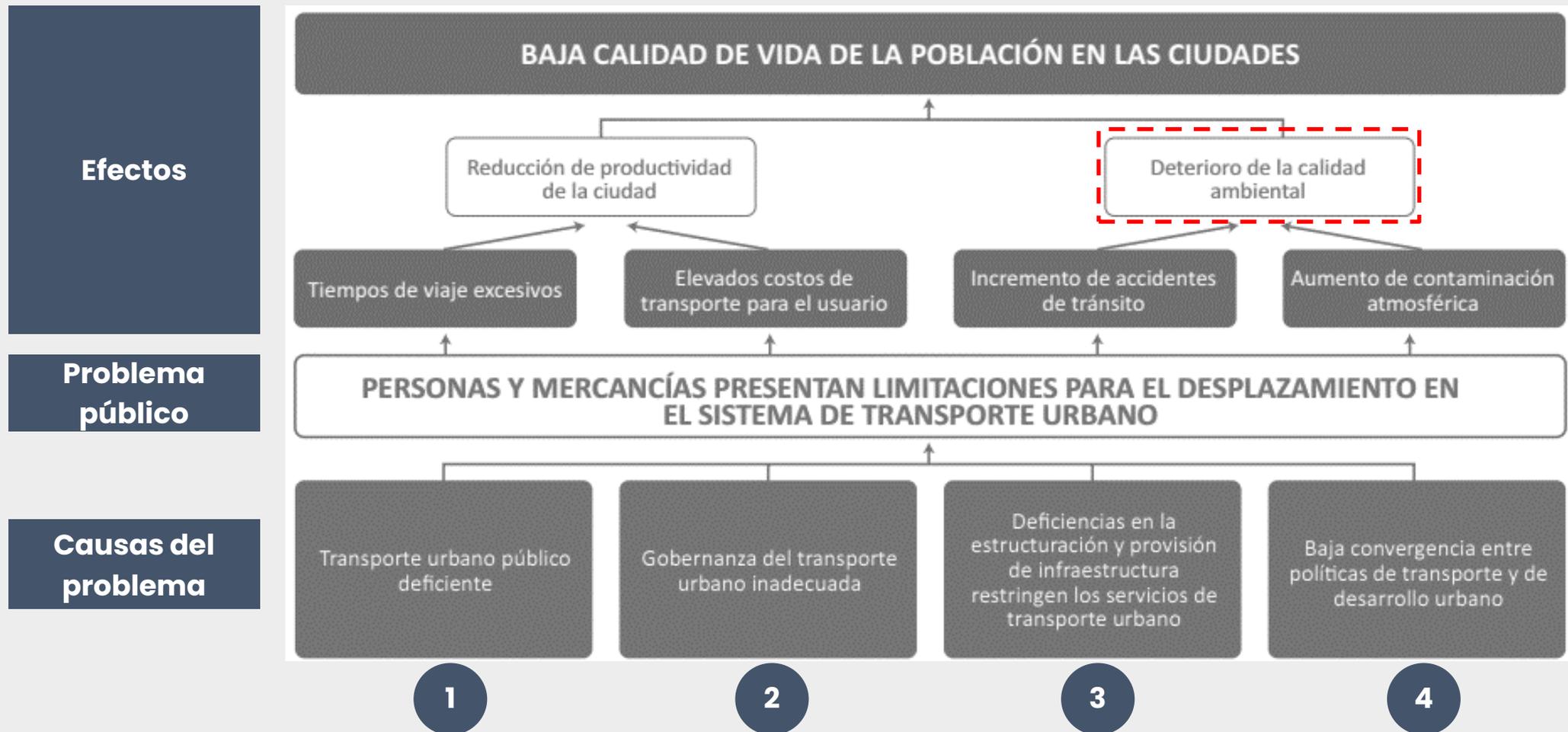
PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones



1. Diagnóstico

Modelo del problema público





Situación del problema público

De acuerdo al último Censo Nacional de Población y Vivienda (2017),
el **47%** de la población del país vive en las **principales ciudades**

32% Lima-Callao

15% Arequipa, Trujillo, Chiclayo, Iquitos, Piura, Cusco, Chimbote, Huancayo, Pucallpa y Tacna.

Agudización de los **problemas** del transporte urbano:

- Servicios de baja calidad
- Inexistencia de sistemas de transporte público estructurados
- Proliferación de modos inadecuados de transporte (crecimiento de la motorización individual)

Efectos consecuentes:

- Graves problemas de congestión
- Altos niveles de siniestralidad
- **Importantes niveles de emisiones de GEI y otros contaminantes**

Elevado costo social

Situación futura deseada

- **Implementación y consolidación de sistemas integrados de transporte**
- **Priorización del transporte público sostenible, masivo y seguro**
- **Los servicios son adecuadamente planificados y operados por prestadores formalizados**
- **Fortalecimiento de la institucionalidad que gestiona el transporte urbano**
- **Desarrollo de sistemas de BRT (Bus Rapid Transit), BRS (Bus Rapid System) y líneas de metro**
- **Infraestructura adecuada**
- **Gestión integral del tráfico, reducción de accidentes y emisiones de contaminantes locales del aire y de GEI**
- **Sistema de transporte financiera y ambientalmente sostenible**
- **Desarrollo del sistema de transporte y el desarrollo urbano.**

Sistemas de transporte urbano:

- ✓ Seguros
- ✓ Confiables
- ✓ Inclusivos
- ✓ Accesibles
- ✓ Con altos estándares de calidad
- ✓ Institucionalmente coordinados
- ✓ Financiera, económica y **ambientalmente Sostenibles**
- ✓ Que satisfagan las demandas de transporte



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones



2. Objetivos Prioritarios y Lineamientos

Objetivo general

Dotar a las ciudades de **sistemas de transporte seguros, confiables, inclusivos, accesibles, con altos estándares de calidad, institucionalmente coordinados, financiera, económica y ambientalmente sostenibles.**

Se espera:

- Una **disminución** real de, **por lo menos, 30%, en el tiempo dedicado** diariamente **al transporte** por los usuarios;
- **disminución del número de muertes a un nivel de 5 por 100,000 habitantes;** y
- **20% de reducción de emisiones de GEI.**

Objetivos prioritarios

OP1.

Contar con sistemas de transporte urbano público eficaces para el desplazamiento de las personas.

OP2.

Mejorar la gobernanza del transporte urbano de personas y mercancías.

OP3.

Desarrollar servicios de transporte urbano con adecuada infraestructura, para los usuarios.

OP4.

Satisfacer las necesidades de transporte urbano de la población. en concordancia con el desarrollo urbano.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones



3. Provisión de Servicios y Estándares



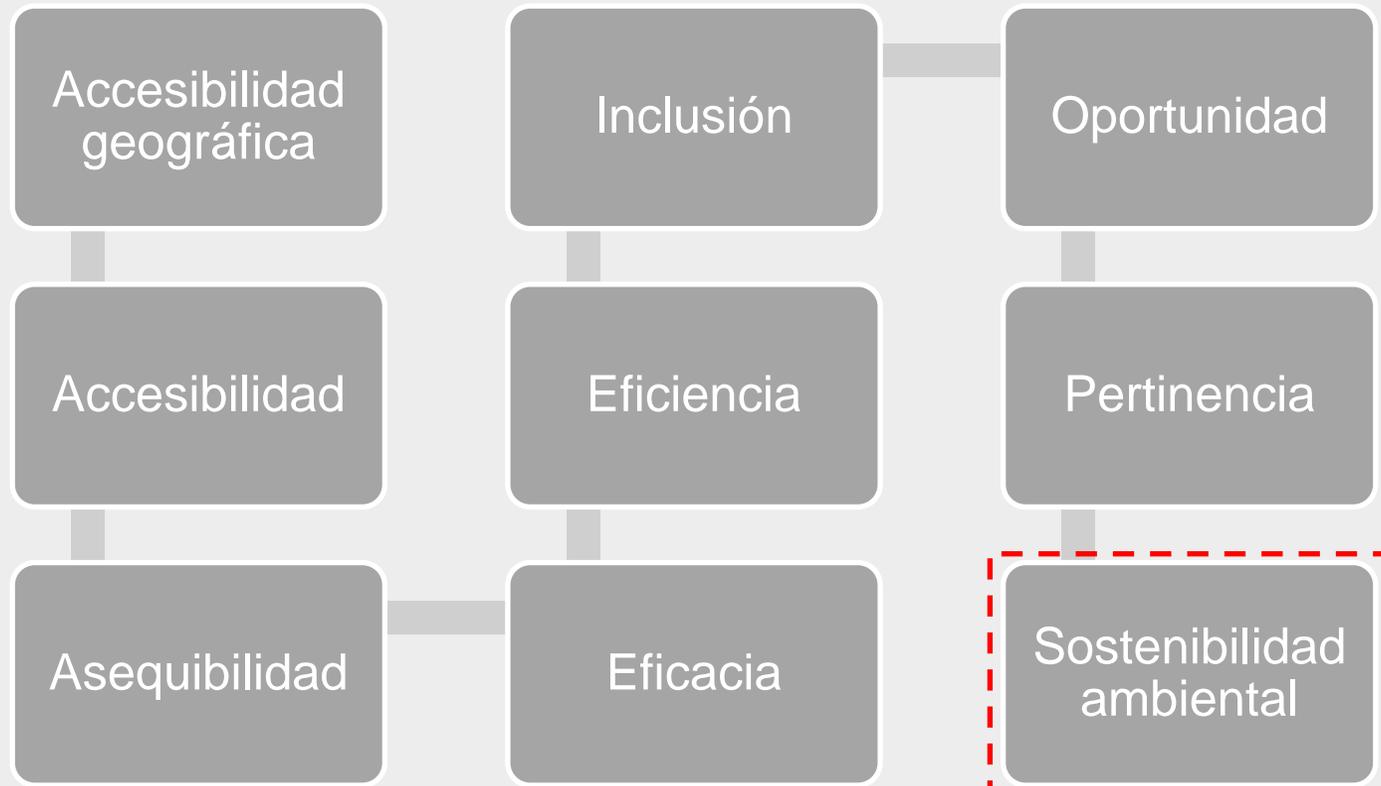
Provisión de servicios

OBJETIVOS PRIORITARIOS	LINEAMIENTOS	SERVICIOS
OP1. CONTAR CON SISTEMAS DE TRANSPORTE URBANO PÚBLICO EFICACES PARA EL DESPLAZAMIENTO DE LAS PERSONAS	1.1 Priorizar el transporte público y los modos alternativos, sobre el transporte particular, en beneficio de los/as usuarios/as y ciudadanía en general.	1.1.1 Servicios de transporte urbano público masivo y convencional.
	1.2 Desarrollar sistemas integrados de transporte urbano, social y ambientalmente sostenibles, bajo el concepto de multimodalidad de los desplazamientos, en las ciudades.	1.2.1 Servicios de transporte urbano integrados física, tecnológica y tarifariamente. 1.2.2 Servicios de transporte urbano ambientalmente sostenibles 1.2.3 Sistema de recaudo integrado.
	1.3 Garantizar el proceso de formalización y modernización de la institucionalidad del sector privado prestador del servicio de transporte urbano.	1.3.1 Asistencia técnica para la formalización y modernización de la institucionalidad del sector privado prestador del servicio de transporte urbano.
	1.4 Desarrollar servicios de transporte urbano público eficientes, eficaces, seguros, confiables, inclusivos, accesibles y de calidad.	1.4.1 Servicios de transporte urbano público adecuadamente planificados, prestados por operadores, con arreglo a la normativa vigente. 1.4.2 Servicios de transporte urbano público que garanticen las necesidades de movilidad de las personas con discapacidad, personas adultas mayores y la seguridad de mujeres, niñas, niños y adolescentes. 1.4.3 Fiscalización eficiente de los servicios de transporte urbano público.
	1.5 Propender que el sistema de transporte urbano sea financieramente sostenible y económicamente rentable, en las ciudades.	No corresponden servicios.

OBJETIVOS PRIORITARIOS	LINEAMIENTOS	SERVICIOS
OP2. MEJORAR LA GOBERNANZA DEL TRANSPORTE URBANO DE PERSONAS Y MERCANCÍAS	2.1 Desarrollar una institucionalidad pública fuerte, con reglas de buen gobierno y alta capacidad técnica, para la gestión del transporte urbano.	2.1.1 Programas de fortalecimiento de capacidades de gobiernos locales, para la gestión del transporte urbano
	2.2 Establecer mecanismos de coordinación institucional con las entidades que intervienen en el ámbito urbano.	No corresponden servicios.
	2.3 Gestionar el sistema de transporte urbano sustentado en una efectiva coordinación de las funciones de planeación, regulación, operación, seguimiento y control.	No corresponden servicios.
	2.4 Gestionar el transporte urbano de mercancías, de manera coherente y concordante con la operación del sistema de transporte urbano de personas.	2.4.1 Servicios de transporte urbano público de mercancías
	2.5 Implementar centros de gestión integrada de tráfico en las ciudades que se justifique.	2.5.1 Gestión eficiente del tránsito urbano
OP3. DESARROLLAR SERVICIOS DE TRANSPORTE URBANO CON ADECUADA INFRAESTRUCTURA, PARA LOS/AS USUARIOS/AS	3.1 Desarrollar la infraestructura de transporte en función de las necesidades del sistema de transporte urbano y en concordancia con la política de movilidad urbana, en la ciudad.	No corresponden servicios.
	3.2 Mantener en condiciones adecuadas la infraestructura para el transporte urbano y desarrollar infraestructura para transporte no motorizado.	3.2.1 Servicios de transporte urbano con infraestructura adecuada.
OP4. SATISFACER LAS NECESIDADES DE TRANSPORTE URBANO DE LA POBLACIÓN, EN CONCORDANCIA CON EL DESARROLLO URBANO	4.1 Armonizar el sistema de transporte urbano con el ordenamiento territorial y las políticas de movilidad, en la ciudad.	4.1.1 Planeamiento de transporte urbano concordante con el desarrollo urbano.
	4.2 Promover la calidad del espacio público asociado a la operación del sistema de transporte de la ciudad, en beneficio de la población.	No corresponden servicios.



Estándares de cumplimiento



Asegura que el transporte urbano se genere sin mayor impacto ambiental y sin poner en riesgo los recursos naturales, propiciando la reducción de GEI y contaminantes locales del aire.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones



4. Proyectos Normativos



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones



Proyectos de la DPNTRA

1. Chatarreo
(Modificación)

2. Proyecto de
Ley de Movilidad
Sostenible

3. Proyecto de
Electromovilidad

4. Homologación

5. Maquinaria
verde y amarilla

6. Conducción
eficiente

7. Calidad de
aire para Lima y
Callao



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Proyectos de la DPNTRA

Nº	TEMA	PROBLEMÁTICA	OBJETIVO	ESTADO	ACTIVIDADES
1	Chatarreo (Modificación)	Contaminación ambiental causada por vehículos antiguos y abandonados que, tras ser subastados, vuelven a circular, afectando la calidad del aire y la seguridad en las vías públicas.	Actualizar las regulaciones para agilizar el chatarreo de estos vehículos y así mitigar los impactos negativos en el medio ambiente y la seguridad vial.	Se proponen modificaciones al Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo y al Reglamento de Declaración de Abandono y Chatarreo de Vehículos.	Se publica el DS N° 014-2024-MTC (22/06/2024), DS que modifica el Reglamento Nacional para el fomento del Chatarreo, aprobado mediante DS N°005-2021-MTC, y el reglamento que establece el procedimiento para la declaración de abandono y Chatarreo de los vehículos internados en depósitos vehiculares, aprobado por el DS N°016-2021-MTC.
				Se encuentra en elaboración la metodología para el cálculo de los incentivos de los planes de chatarreo en el marco del Decreto de Urgencia N° 029-2019, que tiene por objeto establecer medidas para promover el chatarreo para la renovación o retiro definitivo de vehículos del parque automotor, a fin de reducir las emisiones de GEI y CL que afecten a la salud pública, así como contribuir a reducir la siniestralidad en las vías públicas y al resguardo de la seguridad vial.	Prepublicación de la Directiva para recepción de aportes y comentarios de la ciudadanía
				Actualización de Directivas vigentes relacionadas al proceso de chatarreo de acuerdo con la Única Disposición Complementaria Final del DS N° 014-2024-MTC.	Aprobación de la Directiva de la metodología para el cálculo de los incentivos de los planes de chatarreo.
				Diseño e implementación del Programa de Chatarreo dirigido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones como parte de la Medida de Mitigación ECM34 – Programa Nacional de Chatarreo y Renovación Vehicular.	-
				Pre-Publicado de propuesta de RD que apruebe "Metodología para el Cálculo del Incentivo de los Programas de Chatarreo", según lo dispuesto por RD N°022-2024/18	Se aceptan sugerencias y comentarios hasta el 26/08/2024 al correo normasvial@mtc.gob.pe





Proyectos de la DPNTRA

Nº	TEMA	PROBLEMÁTICA	OBJETIVO	ESTADO	ACTIVIDADES
2	Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible	Falta de una ley existente que coordine la planificación de la infraestructura de transporte de manera eficiente y sostenible.	Establecer una legislación que regule la movilidad sostenible en Perú, abarcando tanto el transporte como la infraestructura.	<p>Sobre el desarrollo del Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible (PLMS).</p> <ul style="list-style-type: none"> Se destaca la colaboración entre el MTC y el MVCS. Se definen los objetivos del PLMS y las competencias de los ministerios involucrados en promover la movilidad sostenible. Propuestas de financiamiento para la movilidad sostenible, incluyendo contribuciones y tributos. 	<p>Coordinación interinstitucional entre entidades competentes</p> <p>Levantamiento de observaciones y comentarios remitidos por la OCDE</p> <p>Proceso de elaboración de expediente para aprobación interna de PL</p> <p>Evaluación por parte de Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria (CMCR)</p> <p>Proceso de aprobación en CCV y CM</p> <p>Presentación al Legislativo del PL</p> <p>Trabajo de comisiones en el congreso, discusión y aprobación en pleno del congreso</p>



Proyectos de la DPNTRA

Nº	TEMA	PROBLEMÁTICA	OBJETIVO	ESTADO
3	Proyecto de Electromovilidad	La conformación del parque automotor en Perú genera altos niveles de contaminación, problemas de salud y seguridad.	Impulsar el uso eficiente de los recursos energéticos, mediante la promoción de condiciones favorables para el desarrollo de la industria y mercado de vehículos eléctricos e híbridos. Además de la infraestructura de carga y mantenimiento, en un esfuerzo por reducir los contaminantes locales que afectan a los ciudadanos y al medioambiente.	<p>Proyecto de Ley de Promoción del Transporte Público Sostenible. Se plantea tres (3) ejes enfocados en el transporte público terrestre:</p> <ul style="list-style-type: none">• Primer Eje: Incentivos para el retiro de vehículos antiguos y contaminantes (programa de chatarreo para M2, M3 N2 y N3 mayor a 15 años de antigüedad).• Segundo Eje: Reducción del costo de adquisición y financiamiento de vehículos (FISE, FONAM).• Tercer Eje: Medidas tributarias para incentivar la demanda de vehículos menos contaminantes (devolución del IGV pagado, inafectación al impuesto al patrimonio vehicular). <p>Participación en el Proyecto de Ley de Promoción del Transporte Público Sostenible propuesto por el MEF.</p>



Proyectos de la DPNTRA

Nº	TEMA	PROBLEMÁTICA	ESTADO	ACTIVIDAD
4	Homologación	Los vehículos nuevos importados o producidos en el Perú deben pasar por un proceso de homologación vehicular aún no implementado para lo cual se está reactivado el Comité de Homologación Vehicular conformado por la Academia, Gremio Automotor y otros actores, de naturaleza temporal y creado por Resolución Ministerial, quien está evaluando los requisitos técnicos vehiculares y se está revisando un proyecto normativo elaborado por la DPNTRA de la DGPRM del MTC que modifica el Reglamento Nacional de Vehículos.	Al 11/06/2024 la revisión de requisitos técnicos del proyecto normativo está al 66%. Los requisitos técnicos incluyen la exigencia obligatoria de bolsas de aire, sistemas de retención infantil, entre otros.	<u>Primera etapa</u>
				Elaboración del del proyecto de Reglamento Nacional de Vehículos, (primera etapa) por la DPNTRA [REALIZADO]
				Instalación del Grupo de Trabajo de Homologación Vehicular (GTH) [REALIZADO]
				Revisión del proyecto de RNV para comentarios y/o observaciones del GTH [REALIZADO]
				Discusión de puntos observados por el GTH [EN CURSO]
				Elaboración de informe final del GTH con el proyecto normativo remitido a DPNTRA y VMT. Pedido de prórroga de vigencia del GTH [EN CURSO]
				<u>Segunda etapa</u> [a culminarse en Diciembre 2024]
				Elaboración del del proyecto de Reglamento Nacional de Vehículos, (segunda etapa) por la DPNTRA
				Revisión del proyecto de RNV para comentarios y/o observaciones del GTH
				Discusión de puntos observados por el GTH
				Elaboración de informe final del GTH con el proyecto normativo remitido a DPNTRA y VMT
				Pre – publicación de proyecto normativo
				Inicio de la Implementación del Sistema Nacional de Homologación con exigibilidad progresiva de requisitos técnicos



Proyectos de la DPNTRA

N°	TEMA	PROBLEMÁTICA	ESTADO	ACTIVIDADES
5	Maquinaria verde y amarilla	La maquinaria “verde” o “amarilla”, dedicadas a realizar actividades en el campo forestal, agrícola o de la construcción, ingresa al país sin la exigencia de cumplir normas ambientales ni hay un registro de estas unidades. Al tratarse de máquinas que la mayoría usan motores de combustión interna, requieren el control del cumplimiento de límites máximos permisibles de emisiones contaminantes.	<p>Al 11/06/2024, estas máquinas amarillas o verdes, según el Reglamento Nacional de Vehículos (RNV), no son vehículos. Sin embargo, en el proyecto de modificación del RNV se han incorporado definiciones y gráficos de estas máquinas y sus variantes para su clara identificación.</p> <p>Se cuenta con la iniciativa de CALAC+ que brindó el apoyo técnico relacionado con este tema compartido a la DPNTRA y DGAAM, con el cual se debe trabajar un proyecto para establecer mecanismos de control restringiendo la importación de máquinas nuevas y además prohibiendo el ingreso de máquinas usadas.</p>	<p>Incorporar la actualización de las definiciones que se encuentran establecidas en el RNV, sobre máquinas verdes y máquinas amarillas, para una adecuada identificación. [Agosto 2024]</p> <p>Evaluar un marco regulatorio que establezca los parámetros, condiciones y/o características técnicas que deberían cumplir las máquinas, para su importación o nacionalización, operación y vida útil en el país, estableciendo el procedimiento que corresponda, comprendiendo el estado de máquinas nuevas y usadas. [Diciembre 2024]</p> <p>Evaluar mecanismos de retiro voluntario de las máquinas móviles al final de su vida útil. [Noviembre 2024]</p> <p>Implementar la regulación de los Límites Máximos Permisibles (LMP) de emisiones contaminantes de las máquinas móviles, con la finalidad de implementar medidas de control para su ingreso al país. [Diciembre 2024]</p> <p>Implementar un sistema de identificación que permita el control y fiscalización de las máquinas. [Diciembre 2024]</p> <p>Evaluar un marco regulatorio que establezca los parámetros, condiciones y/o características técnicas que deberían cumplir las máquinas, para su importación o nacionalización, operación y vida útil en el país, estableciendo el procedimiento que corresponda, comprendiendo el estado de máquinas nuevas y usadas. [Diciembre 2024]</p>



Proyectos de la DPNTRA

N°	TEMA	PROBLEMÁTICA	ESTADO
6	Conducción eficiente	<p>La problemática que lleva a la creación de la ficha de la Medida de Mitigación ECM32 se centra en la necesidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y contaminantes locales generados por el sector transporte, particularmente por los vehículos de carga. Esta situación se agrava por prácticas ineficientes en la conducción y el mantenimiento de los vehículos, lo que resulta en un mayor consumo de combustible y, por ende, mayores emisiones contaminantes.</p> <p>Además, la ficha aborda la importancia de mejorar la seguridad vial y disminuir los costos operacionales de los transportistas. La capacitación en técnicas de conducción eficiente no solo tiene el potencial de mitigar el impacto ambiental, sino también de promover una cultura de eficiencia energética en el sector, contribuyendo así a la sostenibilidad ambiental y la adaptación al cambio climático.</p>	<p><u>2023</u></p> <p>Se cuenta con la Ficha: Medida de Mitigación ECM32 – Capacitación en conducción eficiente para conductores y conductoras profesionales.</p> <p>La ficha describe una medida de mitigación para capacitar a conductores profesionales en técnicas de conducción y mantenimiento eficientes. Resaltando los puntos:</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Capacitación Nacional</u>: La medida tiene un alcance nacional y busca mejorar la eficiencia energética en el transporte, reduciendo emisiones y costos operacionales.• <u>Guía de Conducción Eficiente</u>: Se elaborará una guía para entrenar a los conductores en ahorro de combustible y seguridad vial, implementada a través del sistema de licencias de conducir.• <u>Potencial de Mitigación</u>: Se estima una reducción de 0.381 MtCO₂eq para el año 2030, con una mitigación acumulada de 2.006 MtCO₂eq desde 2010 hasta 2030.• <u>Actores involucrados</u>: Diversos actores públicos y privados participarán en la planificación, implementación y seguimiento de la medida, incluyendo el MTC, MINEM, escuelas de conductores y cooperación internacional. <p>Esta iniciativa forma parte de los esfuerzos de Perú para contribuir a la sostenibilidad ambiental y la adaptación al cambio climático.</p>



Proyectos de la DPNTRA

Nº	TEMA	PROBLEMÁTICA	ESTADO
7	Calidad de aire para Lima y Callao	El Plan de Acción para el Mejoramiento de la Calidad de Aire de Lima y Callao (2021-2025) se da en el marco de los hallazgos encontrados en el Diagnóstico de la Gestión de la Calidad Ambiental del Aire de Lima y Callao, aprobado por el MINAM en el 2019, donde se señala que el parque automotor es la principal fuente de contaminación en la capital.	<p><u>2022</u></p> <p>Participación del seguimiento al cumplimiento anual de la implementación del Plan de Acción. El mismo cuenta con el informe de reporte de avances realizados durante el año 2022 el cual recoge la información reportada por los miembros de la Comisión Multisectorial.</p> <p><u>2023</u></p> <p>También, se ha sistematizado la información referente a los avances que se vienen implementando al 2023, que ha sido aprobado el 20 de diciembre del 2023.</p> <p><u>2024</u></p> <p>Designación de representantes ante la comisión Multisectorial para la Gestión de la iniciativa del Aire Limpio.</p> <p>Participación de la reunión de Seguimiento al cumplimiento del "Plan de acción para el mejoramiento de la calidad de aire de Lima y Callao 2021-2025" referente al periodo 2022, realizado el día martes 02 de abril de 2024, en las instalaciones del Ministerio del Ambiente.</p> <p>Propuesta del Plan Comunicacional, correspondiente a la medida GI-4: Sensibilización de autoridades, empresa y población en general a la contaminación atmosférica, a fin de elaborar el "Plan comunicacional de la comisión multisectorial de naturaleza permanente para la gestión de la iniciativa del aire limpio - 2024", al respecto se indicó que se reunirán con los representantes de los actores correspondientes, para elaborar dicho plan que pueda contribuir con la el cumplimiento de la meta planteada.</p>

Otros proyectos

N°	TEMA	PROBLEMÁTICA
1	APEC	<p><u>2024</u> La DPNTRA, viene desarrollando una propuesta de proyecto en el marco del APEC, destacándose que nuestro país será sede de la Conferencia en el año 2024. Se menciona un taller sobre estrategias para promover la movilidad sostenible y segura, con financiamiento aprobado y acciones como la confirmación del lugar, la firma de una carta de aceptación y la elaboración de una agenda preliminar. Se espera un estudio integral y un taller en Perú para discutir la adopción de vehículos eléctricos y políticas de transporte cero emisiones.</p>
2	<p>Grupo de Trabajo para la mitigación de las emisiones generadas por el transporte urbano</p>	<p>En el marco de la Política Nacional de Transporte Urbano (PNTU) y las recomendaciones de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) se crea el "Grupo de Trabajo para la mitigación de las emisiones generadas por el transporte urbano", mediante Resolución Ministerial N° 344-2024-MTC/01.02, con fecha 27 de junio de 2024. Su objetivo principal es la elaboración de una Hoja de Ruta para la reducción de emisiones de GEI y Contaminantes Locales en el transporte urbano a nivel nacional. Actualmente, de acuerdo al plan de trabajo, estamos realizando el diagnóstico sobre la situación actual del transporte urbano en materia ambiental a nivel nacional.</p>
3	<p>Integración de criterios de sostenibilidad en la planificación e implementación de infraestructura vial</p>	<p>La infraestructura de transportes tiene el potencial de transformar negativamente el territorio, económica, social y ambientalmente. Puede inducir transformaciones en el territorio y generar costos ocultos relacionados a: la deforestación por cambio de uso del suelo (principalmente de forma indirecta), contribuir a la difusión de zoonosis y enfermedades metaxénicas, variar la vulnerabilidad económica de pueblos indígenas, así como contribuir a la expansión y las cadenas de abastecimiento de economías ilícitas, como el narcotráfico y minería ilegal. Para lo cual es necesario brindar un marco a través de generación de instrumentos técnicos – normativos para mejorar los estándares ambientales, económicos y sociales en las fases de formulación y evaluación de proyectos.</p>



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones



GRACIAS

Lima - 2024