



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones



# Cuarta sesión ordinaria de comisión especial de Cambio Climático

---

Ministerio de Transportes y  
Comunicaciones – MTC

MAR 2024

# índice



1. Evaluación de la situación actual de la calidad del aire y emisiones vehiculares
2. Políticas y medidas implementadas hasta la fecha para abordar la contaminación vehicular y mejorar la calidad del aire
3. Desafíos y oportunidades para reducir las emisiones vehiculares



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones



# 1. Evaluación de la situación actual



En Lima y Callao la tasa bruta de mortalidad es de **5.61** por cada 10 mil habitantes causada principalmente por infección respiratoria aguda baja o la enfermedad isquémica del corazón

Fuente: MINAM (2014). Estudio de morbilidad por efectos de la contaminación del aire en la salud de las personas

El transporte emite (9.1 millones TonCo2e) el 29% de las emisiones GEI del sector energía

**+15  
AÑOS**

En Lima y Callao el 29% de la flota de transporte público tiene más de 15 años de antigüedad

**89%  
DIESEL**

es el que emplean los vehículos y que genera la mayor emisión de partículas menores a 2,5 micras (conocidas como PM 2,5)

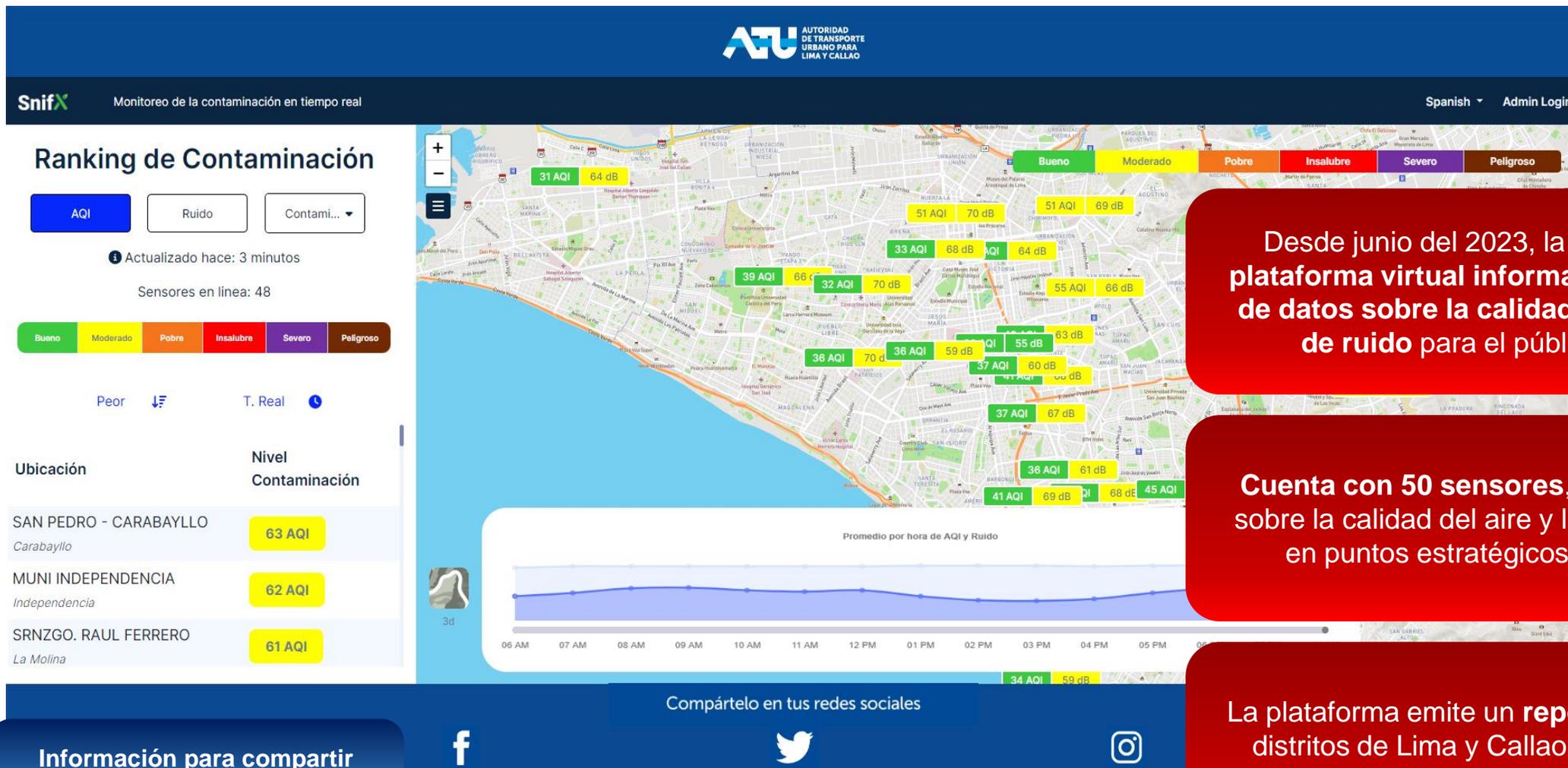


PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones



# 1. Evaluación de la situación actual



Desde junio del 2023, la ATU habilitó una **plataforma virtual informativa para consulta de datos sobre la calidad del aire y niveles de ruido** para el público en general

Cuenta con **50 sensores**, que brindan datos sobre la calidad del aire y los niveles de ruido, en puntos estratégicos de 23 distritos.

La plataforma emite un **reporte diario** de varios distritos de Lima y Callao (sur, norte, este y oeste) La información se actualiza cada mes.

Información para compartir en redes sociales desde la Plataforma

<https://portal.atu.gov.pe/aireyruido/>



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones



# 1. Evaluación de la situación actual

## CONSULTA DE BOLETINES CALIDAD AMBIENTAL

Nro.	Nombre	Fecha	Enlace
1	BOLETÍN DE CALIDAD AMBIENTAL EDICIÓN N° 1	01/07/23	
2	BOLETÍN DE CALIDAD AMBIENTAL EDICIÓN N° 2	01/08/23	
3	BOLETÍN DE CALIDAD AMBIENTAL EDICIÓN N° 3	01/09/23	
4	BOLETÍN DE CALIDAD AMBIENTAL EDICIÓN N° 4	01/10/23	
5	BOLETÍN DE CALIDAD AMBIENTAL EDICIÓN N° 5	01/11/23	
6	BOLETÍN DE CALIDAD AMBIENTAL EDICIÓN N° 6	01/12/23	
7	BOLETÍN DE CALIDAD AMBIENTAL EDICIÓN N° 7	01/01/24	

### Boletines mensuales

De calidad ambiental que se han emitido sobre los resultados y algunos avances en materia de transporte urbano

Desde el mes de julio del 2023 a enero del presente año se han emitido 7 boletines



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

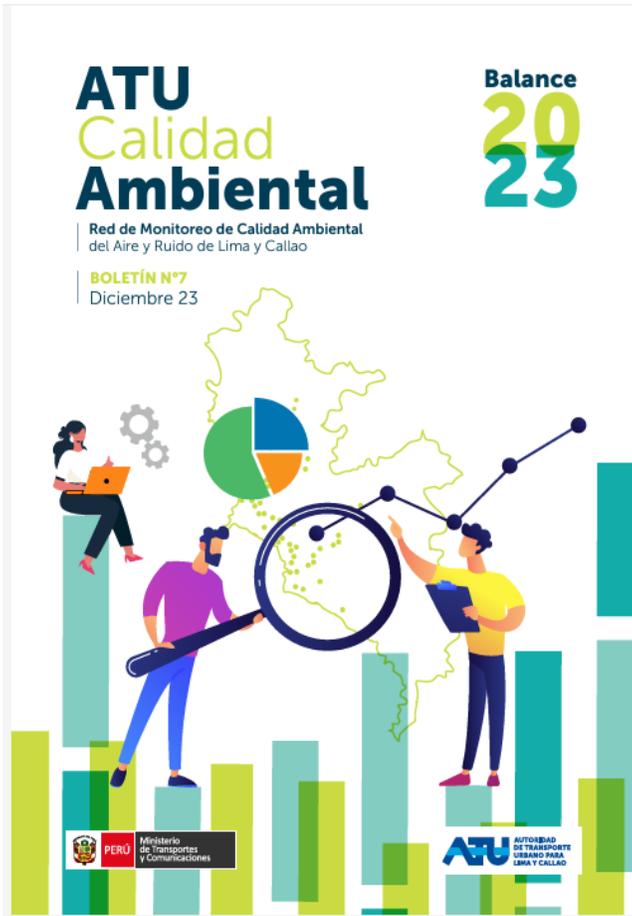


# 1. Evaluación de la situación actual

## CONSULTA DE BOLETINES CALIDAD AMBIENTAL

El último boletín emitido en enero de 2024, brinda información sobre el balance del año 2023

<https://transparencia.atu.gov.pe/pte/calidadAmbiental/>



### Riesgo relativo de muerte prematura por contaminación del aire

Al usar el Arq.+3, con los datos de contaminación del aire de diciembre de 2023, encontramos que el riesgo relativo de mortalidad prematura por contaminación del aire en las diferentes zonas de Lima es el siguiente:



Distrito de Ate como el de mayor contaminación de aire y La Victoria con mayor contaminación de ruido

Lima este como zona con mayor riesgo

# 1. Evaluación de la situación actual



## REPORTE DE CALIDAD AMBIENTAL

Periodo: Febrero 2024

AIRE

→ RUIDO

## Panel informativo

Sobre los principales indicadores históricos

### Reporte del nivel de contaminación del aire en el sector (Todos) Distrito de (Todos)



BUENO	MODERADO	POBRE	INSALUBRE	SEVERO	PELIGROSO
0 - 12.0	12.1 - 35.4	35.5 - 95.4	95.5 - 150.4	150.5 - 250.4	250.5 +

Nivel promedio de contaminación del aire (µg/m³) por módulo (según búsqueda) | Nivel promedio de contaminación del aire (µg/m³) por sector y módulo (según búsqueda) (\*)

	DISTRITO		
	2023	2024	Total
PLAZA CERES	40.28		
ITP SEOANE	37.54		
SAN PEDRO - C...	34.46		
ÓVALO LOS CO...	34.08		
SERENAZGO M...	33.42		
S. INDUSTRIAL ...	32.93		
MUNICIPALIDA...	31.53		
SERENAZGO R...	29.54		
S. INDUSTRIAL ...	28.42		
SINCHI ROCA ...	25.21		
HOSPITAL 2 DE...	24.12		
LOS QUECHUAS	23.81		
MUNICIPALIDA...	22.96		
TOMÁS VALLE	22.29		
SERENAZGO G...	21.79		
HOSPITAL DE V...	20.74		
ESTACIÓN NAR...	20.21		
ESTACIÓN ESP...	19.45		
CANADA Y PALL...	18.07		
PUENTE PRIMA...	17.89		
ÓVALO HIGUER...	17.68		
UNIV. TEC. DE L...	17.41		
MUNICIPALIDA...	17.30		
UNIVERSIDAD ...	17.05		
UNI-COSAC	16.83		
PRÓCERES Y G...	16.73		
ATOCONGO	16.35		
MUNICIPALIDA...	16.32		
INTIHUATANA ...	16.00		
JAVIER PRADO...	15.64		
ATU-LURIN KM...	14.95		
GASTÓN Y BEN...	14.95		
ESTACIÓN ANG...	14.93		
AV. IQUITOS	14.76		
ANGAMOS Y M...	14.61		
Villa El Salvador	19.60	10.29	17.41
Ventanilla	23.03	12.69	20.74
Surquillo	16.23	8.18	14.40
Santiago de Surco	19.03	9.45	16.96
San Martín de Porres	19.14	8.72	17.04
San Juan de Lurigancho	43.77	16.79	37.54
San Isidro - Perú	16.86	8.17	15.08
Rimac	16.81	9.73	16.83
Pueblo Libre	12.95	7.21	11.61
Miraflores	14.59	7.70	13.19
Lurín	16.24	9.37	14.95
Lince	15.12	7.09	13.35
La Victoria	21.11	9.23	18.66
La Molina	36.62	14.61	32.30
Independencia - Perú	25.63	9.64	21.89
Comas	28.94	11.90	25.21
Chorrillos	12.34	7.59	11.42
Cercado de Lima	25.01	11.72	21.85
Carabaylo	38.03	16.73	33.02
Callao	11.29	6.38	10.19
Breña	16.18	6.79	14.12
Barranco	13.99	8.38	12.73
Ate	35.67	14.81	31.24
<b>Total</b>	<b>21.81</b>	<b>10.06</b>	<b>19.26</b>

(\*) Para ver los promedios mensuales haga clic derecho sobre el año y presione "Expandir al siguiente nivel".



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones



# 1. Evaluación de la situación actual



## REPORTE DE CALIDAD AMBIENTAL

Periodo: Febrero 2024

➔ AIRE

RUIDO

### Panel informativo

Sobre los principales indicadores históricos

#### Reporte del nivel de contaminación por ruido en el sector (Todos)

Distrito de (Todos)



MOTOR DE BÚSQUEDA

Año: Todas

SECTOR: Todas

Mes: Todas

DISTRITO: Todas

Día: Todas

Ubicación geográfica de módulos



BUENO	MODERADO	POBRE	INSALUBRE	SEVERO	PELIGROSO
0 - 55	56 - 75	76 - 88	89 - 110	111 - 125	126 +

Nivel promedio de contaminación de ruido (dB) por módulo (según búsqueda)

ESTACIÓN ANG...	70.51
ÓVALO HIGUER...	69.91
CANAVAL Y MO...	69.29
ESTACIÓN MAT...	69.28
MUNICIPALIDA...	69.03
HOSPITAL SANT...	68.97
SERENAZGO G...	68.91
JAVIER PRADO...	68.84
MARINA ESTE	68.59
TOMÁS VALLE	68.36
ESTACIÓN NAR...	68.13
HOSPITAL 2 DE ...	67.82
HUAYLAS - PATI...	67.01
ESTACIÓN ESPA...	67.35
HOSPITAL DEL ...	66.55
ATU-LURIN KM ...	65.95
ANGAMOS Y M...	65.93
AREQUIPA Y ANL...	65.63
ATOCONGO	65.55
UNIVERSITARIA ...	65.31
UNI-COSAC	64.84
MUNICIPALIDA...	64.53
AV. ARGENTINA	64.28
PUENTE PRIMA...	64.16
PLAZA BUTTERS	63.74
ÓVALO LOS CO...	63.58
SERENAZGO RAL...	63.52
MUNICIPALIDA...	63.31
MUNICIPALIDA...	63.30
S. INDUSTRIAL ...	63.20
MUNICIPALIDA...	62.89
SINCHI ROCA - ...	62.77
UNIV. TEC. DE L...	62.45
CANADA Y PALL...	62.16
BENAVIDES Y L...	61.42

Nivel promedio de contaminación de ruido (dB) por sector y distrito (según búsqueda) (\*)

Año	2023	
	junio	julio
<b>DISTRITO</b>		
San Isidro - Perú	69,04	69,20
CANAVAL Y MOREYRA	69,08	69,37
JAVIER PRADO-COSAC	69,00	69,03
<b>Chorrillos</b>	68,70	69,42
ESTACIÓN MATELINI	68,34	69,61
HUAYLAS - PATIO SUR	69,01	69,28
<b>Pueblo Libre</b>	67,59	68,04
HOSPITAL SANTA ROSA	67,90	69,04
MARINA ESTE	68,98	68,86
UNIVERSITARIA SUR	65,27	65,31
<b>Cercado de Lima</b>	66,69	66,89
HOSPITAL 2 DE MAYO	66,69	66,80
ESTACIÓN ESPAÑA	66,68	66,97
<b>Surquillo</b>	66,53	67,19
ESTACIÓN ANGAMOS	70,27	70,49
ANGAMOS Y MARSAMNO	66,44	65,50
REPÚBLICA DE PANAMÁ	60,40	59,82
<b>Independencia - Perú</b>	66,18	66,24
TOMÁS VALLE	67,30	67,54
ESTACIÓN NARANJAL	67,69	67,60
MUNICIPALIDAD DE INDEPENDENCIA	60,82	60,76
<b>San Martín de Porres</b>	66,76	66,85
MUNICIPALIDAD DE SMP	69,34	69,41
PRÓCERES Y GAMARRA	59,56	59,81
<b>Breña</b>	66,24	66,39
HOSPITAL DEL NIÑO	66,24	66,39
<b>Lurin</b>	63,36	69,30
ATU-LURIN KM 245	63,36	69,30
<b>Total</b>	65,03	65,93

Nota: "Sin valor" corresponde a un día sin medición en el módulo de monitoreo.

(\*) Para ver los promedios mensuales haga clic derecho sobre el año y presione "Expandir al siguiente nivel".



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones



## 2. Políticas y medidas implementadas

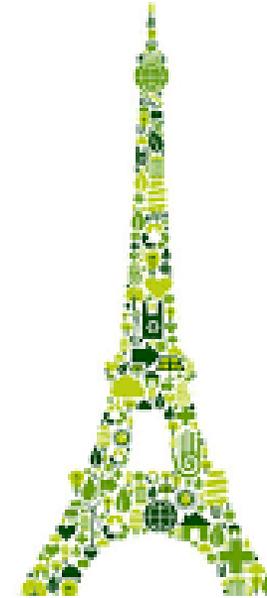


Objetivo

Estabilizar las concentraciones de efecto invernadero en la atmósfera para la lucha contra el cambio climático

Principios

- Proteger el sistema climático en beneficio de las generaciones presentes y futuras.
- Tomar medidas de precaución para prevenir o reducir al mínimo las causas del cambio climático y mitigar sus efectos adversos.
- Derecho al desarrollo sostenible y deber de promoverlo.
- Promoción de un sistema económico internacional abierto y propicio que condujera al crecimiento económico y desarrollo sostenibles



EL ACUERDO DE PARÍS

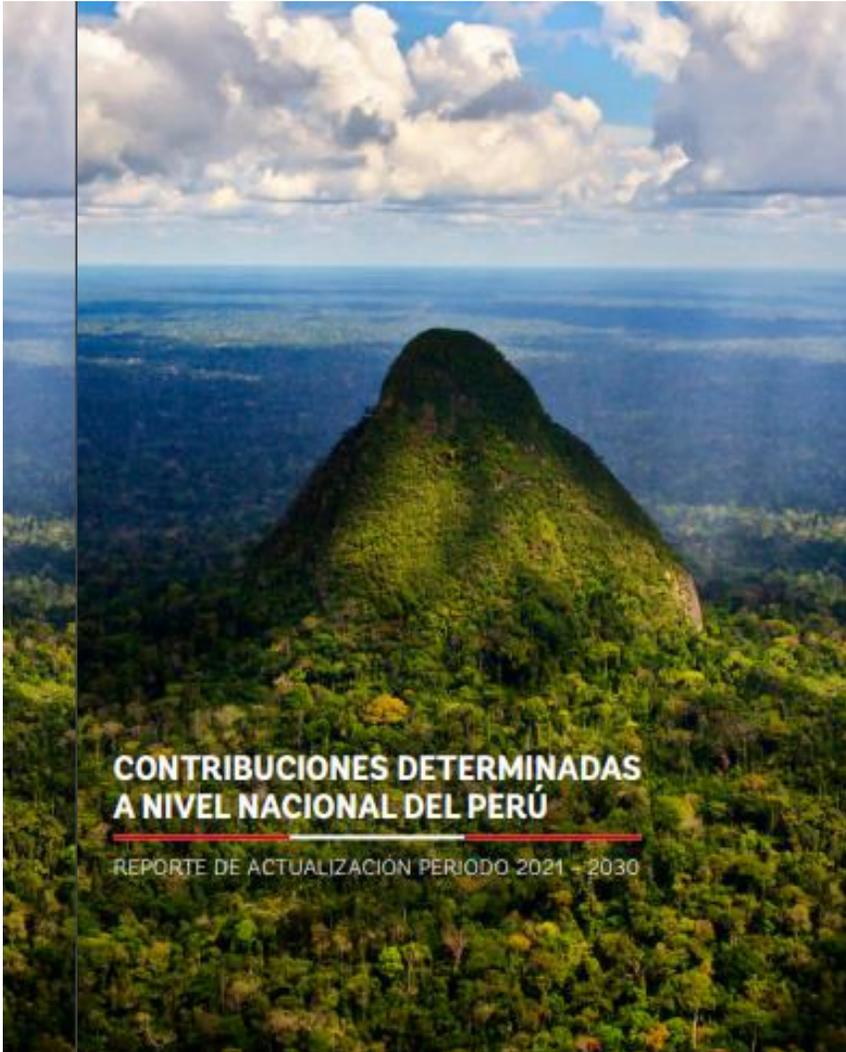


PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones



## 2. Políticas y medidas implementadas



**- 40%**  
Emisiones GEI

El Perú ratifica su compromiso en la lucha contra el cambio climático incrementando la ambición de reducir las emisiones GEI hasta en 40%

condicionado a la asistencia técnica de agentes de cooperación internacional

**179,000**  
Toneladas CO<sub>2</sub>eq

Es la **meta esperada**. Alcanzar un nivel máximo de 179,000 toneladas CO<sub>2</sub>eq (emisiones GEI) **al año 2030**



PERÚ

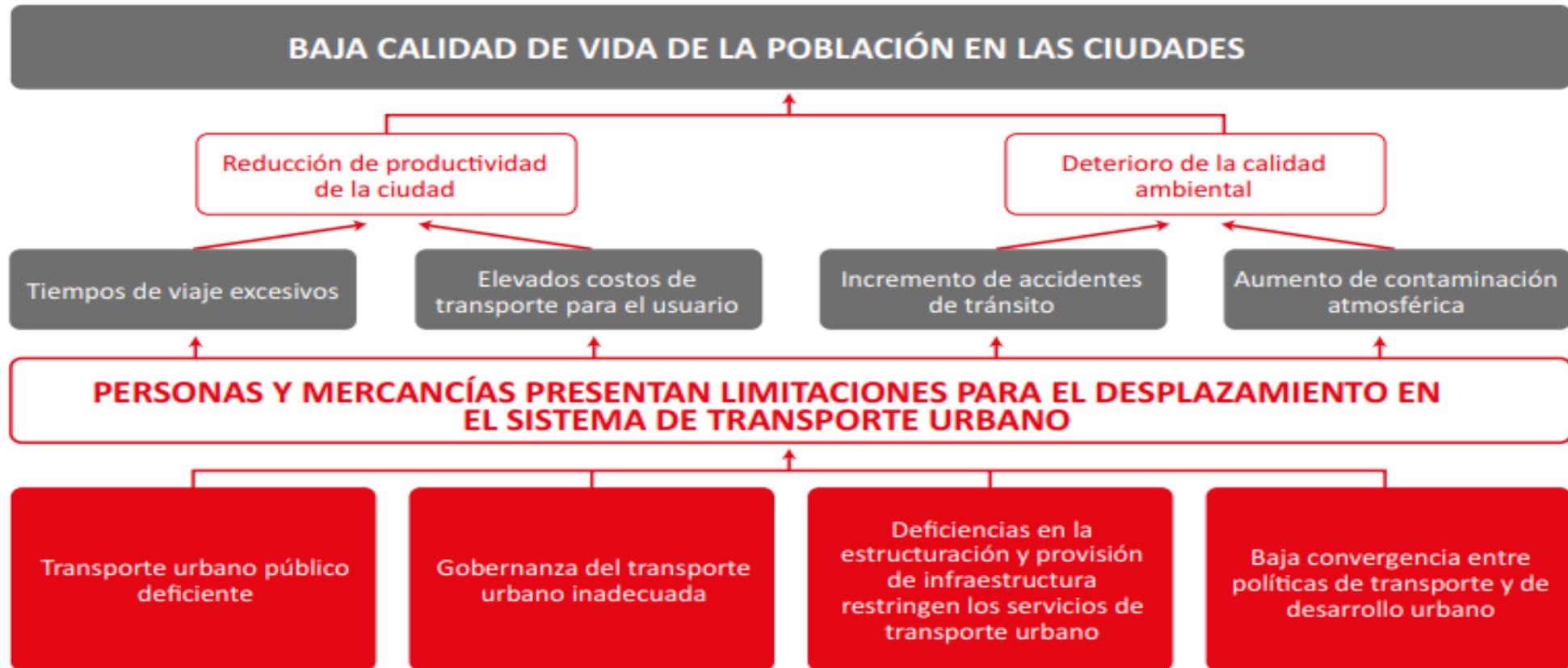
Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones



## 2. Políticas y medidas

# Política Nacional de Transporte Urbano

Decreto Supremo N° 012-2009-MTC



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones



## 2. Políticas y medidas implementadas

El objetivo general de la Política Nacional de Transporte Urbano, planteada para un horizonte temporal al año 2030, es el siguiente:

**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 gases de efecto invernadero<sup>13</sup>.**



# 3. Desafíos y oportunidades: Chatarreo vehicular

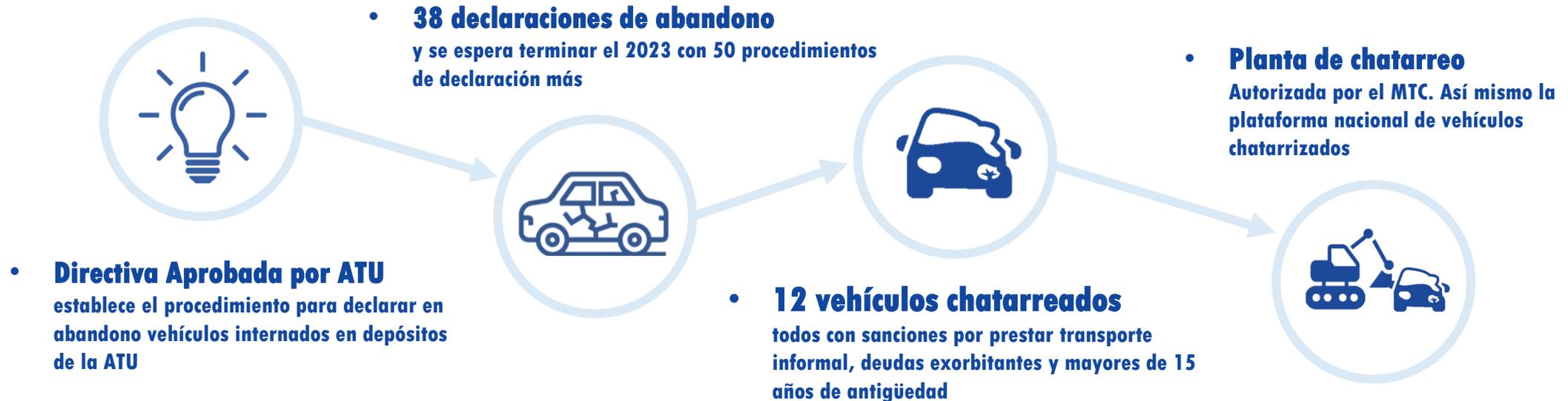
## Iniciativa orientada a mejorar:

- Calidad de aire vinculada a la salud
- Reducir emisiones de gases de efecto invernadero vinculadas al cambio climático
- Mejorar las condiciones de seguridad vial

TEMAS



## Chatarreo Obligatorio



# 3. Desafíos y oportunidades: Chatarreo vehicular

## Iniciativa orientada a mejorar:

- Calidad de aire vinculada a la salud
- Reducir emisiones de gases de efecto invernadero vinculadas al cambio climático
- Mejorar las condiciones de seguridad vial

TEMAS



## Chatarreo Voluntario



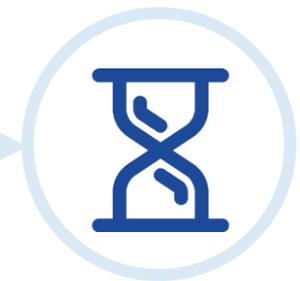
- **Directiva Aprobada por ATU para Corredores**  
acciones para el operador chatarree vehículos de su flota habilitada



- **Elaboración de expedientes: TAXI / T. REGULAR**  
análisis socio-ambiental y técnico económico para la aprobación de programas de chatarreo para Taxi y Transporte regular vehículos de categoría M2 (combi) y M3 (buses)



- **Lineamientos y Plataforma**  
Este semestre el MTC terminará de aprobar los lineamientos para el cálculo de los incentivos y el diseño de la plataforma nacional de vehículos chatarrizados

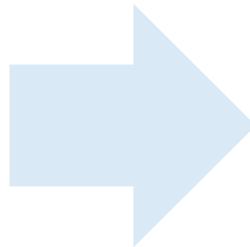


### 3. Desafíos y oportunidades: Chatarreo vehicular

## Beneficios del chatarreo vehicular



**100**  
**Unidades**  
chatarreadas al  
año



Reducción de aproximadamente  
**2 779 kilogramos de partículas finas y 7 739**  
**toneladas de CO2 equivalente**  
(por cada año que dejan de circular)

Con 10 años de  
implementación efectiva  
del chatarreo obligatorio

=



+



Se estima que podrían evitarse  
externalidades negativas por salud  
y ambiente de más de S/10 millones



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones



# 3. Desafíos y oportunidades: Chatarreo vehicular

## Programas de chatarreo

Para la renovación de flotas por vehículos menos contaminantes en contribución al ambiente, la reducción de la siniestralidad y la seguridad vial en la vía pública



### Corredores

Unidades vehiculares a chatarrear por su antigüedad o funcionalidad



### Taxi

Para renovar la flota habilitada



### Convencional

Dirigido a vehículos de transporte urbano formal

Ya se cuenta con el expediente elaborado para transporte regular



+

**500**

**Unidades chatarreadas**

80 buses

473 combis



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones



# 3. Desafíos y oportunidades: Electromovilidad



## 68

### tonCo2e anual

Es lo que permitirá mitigar el reemplazar un bus a Diesel por un vehículo eléctrico

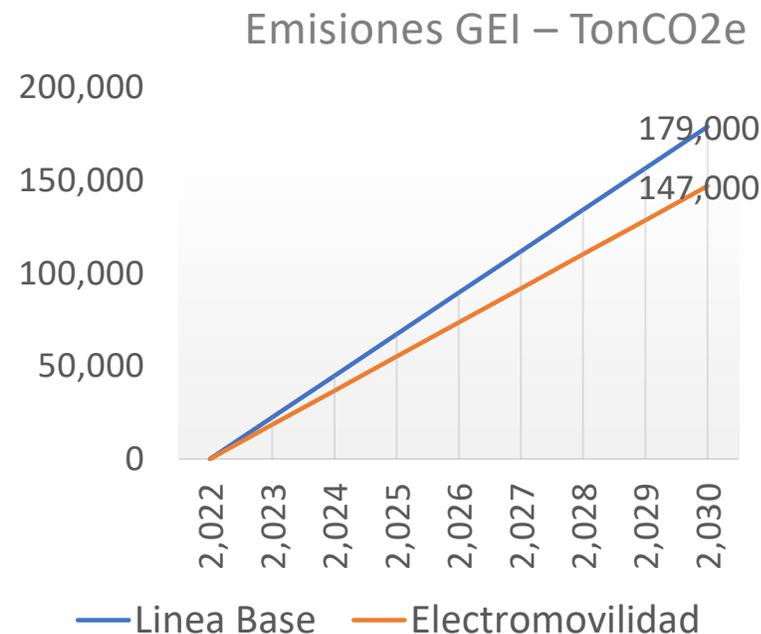


## \$2,300

### reducción anual

Es lo que se estima por externalidades asociadas a la contaminación y efectos del cambio climático

## Potencial de mitigación



## 18%

O 32,000 TonCo2e de reducción como potencial de mitigación al respecto de la NDC gracias a la electromovilidad



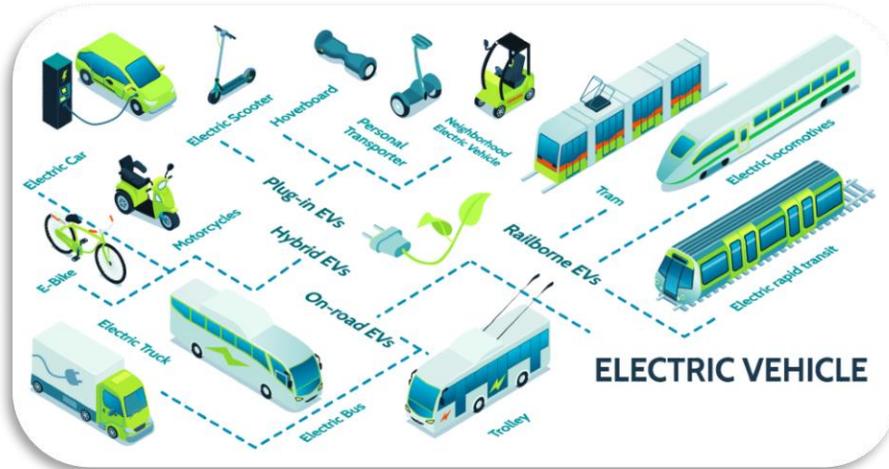
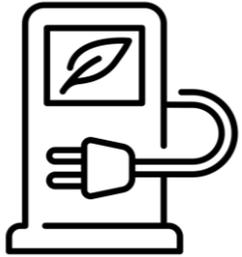
PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones



# 3. Desafíos y oportunidades: Electromovilidad

**Objetivo:** Promoción y masificación de los vehículos eléctricos e híbridos en todo el territorio nacional



**Ley de electromovilidad**

**Promoción de vehículos eléctricos**

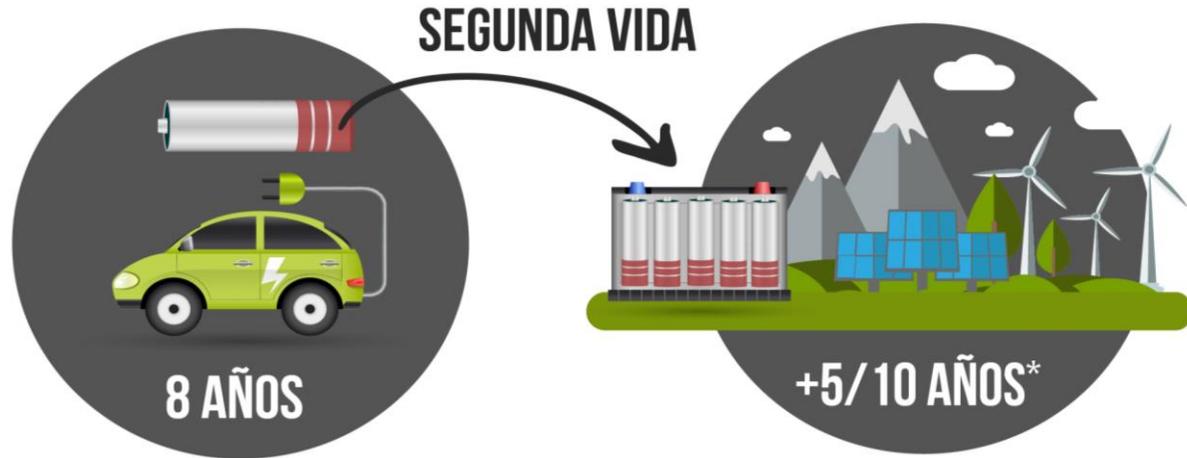
**Infraestructura de carga de vehículos eléctricos**

**Etiquetado de eficiencia energética vehicular**

**Mecanismos de identificación de vehículos eléctricos**

# 3. Desafíos y oportunidades: Electromovilidad

Gestión de residuos sólidos y economía circular



**Chatarreo vehicular**  
segregado de vehículos eléctricos



**Reciclaje y recuperación**  
del 90% de baterías, metales y plásticos para darles un 2do uso productivo – Economía circular



**Monto RAEE**  
En 2020, MINAM estimó una producción de 205 mil toneladas de residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE)



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones



# 3. Desafíos y oportunidades: Electromovilidad

## Adquisición de vehículos eléctricos

- Impuesto Selectivo al Consumo y Arancel 0%.
- **0% IGV** por un periodo de cinco (5) años
- Encuentran inafectos al Impuesto al Patrimonio Vehicular



## Mayor uso de transporte colectivo o alternativo

- MEF asigna **partidas presupuestales** para los Programas de Chatarreo que impulsen vehículos eléctricos

## Esquemas tributarios de promoción de movilidad eléctrica

### DATO

En 2018, Costa Rica implementó su plan de **descarbonización** del transporte logrando mantener en 20% los ingresos tributarios asociados al transporte sobre la recaudación total del país



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones



# 3. Desafíos y oportunidades: Electromovilidad



**Comparación de TCEA en créditos vehiculares**

\*Tasa máxima

ENTIDADES	TCEA	CUOTA (US\$)
CMAC Cusco S.A.	15,99%	465,22
Interbank	16,19%	468,97
CMAC Arequipa	16,92%	469,57
Banco Falabella	20,47%	482,85
Financiera ProEmpresa	21,97%	488,70
Scotiabank Perú	26,79%	509,43
BBVA	28,18%	514,84
Banco GNB	30,35%	522,85
Banco Pichincha	31,35%	530,92
CMAC Ica	33,94%	536,34
Banbif	34,64%	539,84
BBVA Consumer Finance	41,25%	564,29
Banco de Crédito	42,53%	569,35
Mitsui Auto Finance (MAF)	42,82%	567,76
Edpyme Santander	44,16%	582,18
CMAC Huancayo	55,71%	624,43

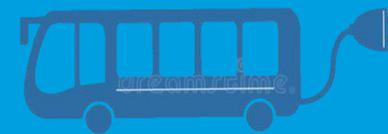
Fuente: Superintendencia de Banca, Seguros y AFP

LA REPÚBLICA/ R. Medina

**Tasa de interés diferenciada para la adquisición de vehículos eléctricos**



## PROPUESTA



## Adquisición de vehículos

Establecer límite sobre las tasas de interés para la adquisición de vehículos eléctricos y/o híbridos debe ser, sin excepción, menor al límite establecido de las tasas de interés para la adquisición de vehículos a combustión



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones



# 3. Desafíos y oportunidades: Electromovilidad

## Incentivos económicos para la renovación de flota de vehículos eléctricos

Es incluido en la Ley 29852, Ley que crea el Sistema de Seguridad Energética en Hidrocarburos y el Fondo de Inclusión Social Energético (**FISE**) para canalizar incentivos económicos para la renovación de flota mediante vehículos eléctricos en los Sistemas Integrados de Transporte, que se encuentran en el marco de la Ley N° 30900, Ley que crea a la ATU.



## Coordinación interinstitucional

El Poder Ejecutivo crea la Comisión Técnica Multisectorial, presidida por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (**MTC**), encargada de articular y canalizar las actividades del ejecutivo, gobiernos locales y ATU en materia de movilidad eléctrica y elaborar la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica

## Consideraciones



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones



# Gracias

---



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones



# Antecedentes

**LAS 10 CLAVES MÁS IMPORTANTES DEL ACUERDO DE PARÍS** 



<p><b>Objetivo</b></p> <p>Mantener la temperatura media mundial "muy por debajo" de 2°C respecto a los niveles preindustriales.</p> <p>Los países se comprometen a llevar a cabo "todos los esfuerzos necesarios" para que no rebase los 1.5°C y evitar así "los impactos más catastróficos".</p>	<p><b>Forma legal</b></p> <p>Acuerdo ONU legalmente vinculante pero no la decisión que lo acompaña ni los objetivos nacionales de reducción de emisiones.</p> <p>El mecanismo de revisión de los compromisos de reducción de cada país si es jurídicamente vinculante.</p>
<p><b>Pérdidas y daños</b></p> <p>El texto reconoce la necesidad de poner en marcha el "Mecanismo de Pérdidas y Daños" asociados a los efectos más adversos del cambio climático, pero no detalla ninguna herramienta financiera para abordarlo.</p>	<p><b>Cumplimiento</b></p> <p>No habrá sanciones, pero habrá un mecanismo transparente de seguimiento del cumplimiento.</p>
<p><b>Revisión</b></p> <p>Los países revisarán sus compromisos al alza cada cinco años.</p>	<p><b>Meta a largo plazo</b></p> <p>Las naciones se proponen que las emisiones toquen techo "tan pronto como sea posible".</p> <p>Además, los países se comprometen a lograr "un equilibrio entre los gases emitidos y los que pueden ser absorbidos" en la segunda mitad de siglo.</p>
<p><b>Financiación</b></p> <p>Las naciones ricas deberán movilizar un mínimo de 100.000 millones anualmente desde 2020 para apoyar la mitigación y adaptación al cambio climático en los países en desarrollo, así como revisar al alza esa cantidad antes de 2025.</p>	<p><b>Reducción de emisiones</b></p> <p>187 países de los 195 que forman parte de la Convención de cambio climático de la ONU han entregado compromisos nacionales de lucha contra el cambio climático.</p> <p>Entrarán en vigor en 2020 y se revisarán al alza cada cinco años.</p>
<p><b>Entrada en vigor</b></p> <p>El acuerdo entró en vigor el 4 de noviembre de 2016, es decir 30 días después de la fecha en que más de 55 partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas contra el Cambio Climático, que suman más del 55% de las emisiones de gases efecto invernadero GEI, depositaron sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.</p>	<p><b>Reglamentación</b></p> <p>La COP 22 celebrada en Marrakech aprobó un calendario para reglar el Acuerdo de París, que ya ha sido ratificado por 111 países responsables de casi el 80% de las emisiones mundiales de carbono y que deberá estar concluido en 2018.</p>

Tabla 3. Matriz de Objetivos prioritarios de la PNTU

PROBLEMA PÚBLICO Personas y mercancías presentan limitaciones para el desplazamiento en el sistema de transporte		
OBJETIVO PRIORITARIO	LOGRO ESPERADO (*)	RESPONSABLE
<b>OP1.</b> CONTAR CON SISTEMAS DE TRANSPORTE URBANO PÚBLICO EFICACES PARA EL DESPLAZAMIENTO DE LAS PERSONAS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Disminuir la tasa de víctimas mortales por accidentes de tránsito.</li> <li>Incrementar la velocidad promedio de viaje en el transporte público.</li> <li>Reducir las emisiones de contaminantes locales del aire y de gases de efecto invernadero, por el cambio en el sistema de transporte urbano de personas.</li> <li>Incrementar la formalización en la prestación del transporte urbano.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gobiernos locales de principales ciudades.</li> <li>Autoridad de Transporte Urbano (en el caso de Lima).</li> </ul>
<b>OP2.</b> MEJORAR LA GOBERNANZA DEL TRANSPORTE URBANO DE PERSONAS Y MERCANCÍAS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mejorar la percepción de los usuarios respecto a la calidad de los servicios de transporte urbano de personas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gobiernos locales de principales ciudades.</li> <li>Autoridad de Transporte Urbano (en el caso de Lima).</li> </ul>
<b>OP3.</b> DESARROLLAR SERVICIOS DE TRANSPORTE URBANO CON ADECUADA INFRAESTRUCTURA, PARA LOS/AS USUARIOS/AS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mejorar el servicio de transporte urbano público masivo con adecuada infraestructura.</li> <li>Disminuir el índice de asequibilidad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gobiernos locales de principales ciudades.</li> <li>Autoridad de Transporte Urbano (en el caso de Lima).</li> </ul>
<b>OP4.</b> SATISFACER LAS NECESIDADES DE TRANSPORTE URBANO DE LA POBLACIÓN, EN CONCORDANCIA CON EL DESARROLLO URBANO	<ul style="list-style-type: none"> <li>Incrementar la participación del transporte urbano público, en concordancia con el avance en el desarrollo urbano.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gobiernos locales de principales ciudades.</li> <li>Autoridad de Transporte Urbano (en el caso de Lima).</li> </ul>

(\*) Las metas de los logros esperados se estimarán a partir del levantamiento de la información de Línea de Base, conforme al cronograma establecido para la construcción de indicadores.

## 2.2. LINEAMIENTOS DE POLÍTICA

Tabla 4. Matriz de objetivos prioritarios y lineamientos de política

OBJETIVOS PRIORITARIOS	LINEAMIENTOS
<b>OP1.</b> CONTAR CON SISTEMAS DE TRANSPORTE URBANO PÚBLICO EFICACES PARA EL DESPLAZAMIENTO DE LAS PERSONAS	<ol style="list-style-type: none"> <li>Priorizar el transporte público y los modos alternativos, sobre el transporte particular, en beneficio de los/as usuarios/as y ciudadanía en general.</li> <li>Desarrollar sistemas integrados de transporte urbano, social y ambientalmente sostenibles, bajo el concepto de multimodalidad de los desplazamientos, en las ciudades.</li> <li>Garantizar el proceso de formalización y modernización de la institucionalidad del sector privado prestador del servicio de transporte urbano.</li> <li>Desarrollar servicios de transporte urbano público eficientes, eficaces, seguros, confiables, inclusivos, accesibles y de calidad.</li> <li>Propender que el sistema de transporte urbano sea financieramente sostenible y económicamente rentable, en las ciudades.</li> </ol>
<b>OP2.</b> MEJORAR LA GOBERNANZA DEL TRANSPORTE URBANO DE PERSONAS Y MERCANCÍAS	<ol style="list-style-type: none"> <li>Desarrollar una institucionalidad pública fuerte, con reglas de buen gobierno y alta capacidad técnica, para la gestión del transporte urbano.</li> <li>Establecer mecanismos de coordinación institucional con las entidades que intervienen en el ámbito urbano.</li> <li>Gestionar el sistema de transporte urbano sustentado en una efectiva coordinación de las funciones de planeación, regulación, operación, seguimiento y control.</li> <li>Gestionar el transporte urbano de mercancías de manera coherente y concordante con la operación del sistema de transporte urbano de personas.</li> <li>Implementar centros de gestión integrada de tráfico en las ciudades que se justifique.</li> </ol>
<b>OP3.</b> DESARROLLAR SERVICIOS DE TRANSPORTE URBANO CON ADECUADA INFRAESTRUCTURA, PARA LOS/AS USUARIOS/AS	<ol style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>Mantener en condiciones adecuadas la infraestructura para el transporte urbano y desarrollar infraestructura para transporte no motorizado.</li> </ol>
<b>OP4.</b> SATISFACER LAS NECESIDADES DE TRANSPORTE URBANO DE LA POBLACIÓN, EN CONCORDANCIA CON EL DESARROLLO URBANO	<ol style="list-style-type: none"> <li>Armonizar el sistema de transporte urbano con el ordenamiento territorial y las políticas de movilidad, en la ciudad.</li> <li>Promover la calidad del espacio público asociado a la operación del sistema de transporte de la ciudad, en beneficio de la población.</li> </ol>

