

MATRIZ DE COMENTARIOS DE LA RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 010-2022-ATU/DIR QUE DISPUSO LA PUBLICACIÓN DEL PROYECTO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LA ESTANDARIZACIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y MOTRIZ DEL BUS PATRÓN HÍBRIDO (BPH)

| | ADMINISTRADO | PROPUESTA NORMATIVA | OBSERVACIÓN Y/O SUGERENCIA | OPINION TÉCNICA DE LA SUBDIRECCIÓN DE REGULACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE INTEGRACIÓN DE TRANSPORTE URBANO Y RECAUDO |
|---|---|------------------------|--|--|
| 1 | Inacal <gg@inacalperu.onmicrosoft.com > | 1. GLOSARIO | <p>Comentario de Inacal:</p> <p>1 Glosario, definición de "Luz ultravioleta UV-C" (Página 7-)</p> <p>La definición mezcla el concepto de radiación ultravioleta con la desinfección ultravioleta, el primero es el fenómeno físico, lo segundo es una técnica de desinfección.</p> | <p>Con respecto a lo señalado, se adecuó el texto quedando redactado de la siguiente manera:</p> <p>"Luz ultravioleta UV-C: Es un tipo de rayo ultravioleta efectivo para destruir el material genético de microorganismos como virus y bacterias, impidiendo su replicación. Es usada en métodos de esterilización de aplicación en hospitales, aviones, oficinas y fábricas de alimentos."</p> |
| 2 | Inacal <gg@inacalperu.onmicrosoft.com > | 3. PESOS Y DIMENSIONES | <p>Comentario de Inacal:</p> <p>Se cita varias veces a la Norma Técnica Peruana NTP 383.071.</p> <p>Citar el código completo NTP 383.071:2013 (revisada el 2018) la primera vez que se menciona en el capítulo 3 del documento pues la mención para abreviarlo aparece recién en el numeral 4.2.</p> <p>Se informa que se está elaborando una nueva versión 2022 de esta NTP, por lo que las características relacionadas a esta NTP están en revisión.</p> | <p>Se citó la norma de forma completa de la siguiente manera: "NTP 383.071:2013 (revisada el 2018)" la primera vez que se mencionó en el capítulo 3 del documento y asimismo en las siguientes menciones se efectúa de manera resumida.</p> |
| 3 | Inacal <gg@inacalperu.onmicrosoft.com > | 3. PESOS Y DIMENSIONES | <p>Comentario de Inacal:</p> <p>3 Pesos y Dimensiones (Página 11)</p> <p>Se mencionan que se cumple las normativas peruanas e internacionales vigentes. Debería establecerse que tienen prioridad las normativas peruanas, asimismo se debería indicar las normativas internacionales.</p> | <p>Las especificaciones técnicas del bus eléctrico híbrido han sido desarrolladas tomando en cuenta la normativa nacional y extranjera vigente, en las cuales se establecen los parámetros a considerarse como requisitos mínimos que debe cumplir este bus.</p> <p>En ese sentido, la utilización de normas nacionales se ha realizado en igualdad de condiciones respecto a las normas extranjeras, debido a que estas últimas presentan un mayor nivel de especificidad y contenido que la norma nacional. Es por ello que, no se considera un orden de prelación en el proyecto publicado.</p> |

MATRIZ DE COMENTARIOS DE LA RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 010-2022-ATU/DIR QUE DISPUSO LA PUBLICACIÓN DEL PROYECTO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LA ESTANDARIZACIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y MOTRIZ DEL BUS PATRÓN HÍBRIDO (BPH)

| | ADMINISTRADO | PROPUESTA NORMATIVA | OBSERVACIÓN Y/O SUGERENCIA | OPINION TÉCNICA DE LA SUBDIRECCIÓN DE REGULACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE INTEGRACIÓN DE TRANSPORTE URBANO Y RECAUDO |
|---|--|---|--|---|
| 4 | <p align="center">José Romero Meza <eromax77@gmail.com></p> | <p align="center">3. PESOS Y DIMENSIONES</p> | <p>Comentario de José Romero Meza:</p> <p>Buenos días un gusto saludarles a la ATU. Bueno cómo soy un usuario frecuente en el transporte urbano de Lima, tengo la necesidad de exponer algunos aportes para mejorar el transporte.</p> <p>1-Qué los buses sean de entre 9 y 27 metros de largo</p> | <p>En el numeral 3.1. "Pesos según tipo de bus" de la publicación, se establece que los buses podrán ser de 04 tipos cuyas longitudes máximas serán: 9,50 m; 12,50 m; 18,30 m y 27,00 m.</p> |
| 5 | <p align="center">José Romero Meza <eromax77@gmail.com></p> | <p align="center">3. PESOS Y DIMENSIONES</p> | <p>Comentario de José Romero Meza:</p> <p>Buenos días un gusto saludarles a la ATU. Bueno cómo soy un usuario frecuente en el transporte urbano de Lima, tengo la necesidad de exponer algunos aportes para mejorar el transporte.</p> <p>2- Qué los buses sean de preferencia de piso bajo, para pensar en las personas discapacitadas y ancianos que no pueden subir a un bus actual que tiene piso alto.</p> | <p>Respecto a lo sugerido, debemos precisar que en el numeral 3.3. referido a "Altura del suelo al piso (ASP)" señalado en la publicación, se muestran dos gráficos que indican que los buses podrán ser de piso alto y piso bajo.</p> |
| 6 | <p align="center">Inacal <gg@inacalperu.onmicrosoft.com></p> | <p align="center">4. ESPECIFICACIONES DEL TREN MOTRIZ</p> | <p>Comentario de Inacal:</p> <p>Se cita varias veces a la Norma Técnica Peruana NTP 383.071.</p> <p>Citar el código completo NTP 383.071:2013 (revisada el 2018) la primera vez que se menciona en el capítulo 3 del documento pues la mención para abreviarlo aparece recién en el numeral 4.2.</p> <p>Se informa que se está elaborando una</p> | <p>Conforme a lo señalado por Inacal, se ha realizado los ajustes en la propuesta normativa, citando de manera completa la norma -NTP 383.071:2013 (revisada el 2018). Es por ello que, en la propuesta normativa se actualizó la referencia propuesta conforme a lo sugerido.</p> |

MATRIZ DE COMENTARIOS DE LA RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 010-2022-ATU/DIR QUE DISPUSO LA PUBLICACIÓN DEL PROYECTO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LA ESTANDARIZACIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y MOTRIZ DEL BUS PATRÓN HÍBRIDO (BPH)

| | ADMINISTRADO | PROPUESTA NORMATIVA | OBSERVACIÓN Y/O SUGERENCIA | OPINION TÉCNICA DE LA SUBDIRECCIÓN DE REGULACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE INTEGRACIÓN DE TRANSPORTE URBANO Y RECAUDO |
|---|---|-------------------------------------|---|--|
| | | | nueva versión 2022 de esta NTP, por lo que las características relacionadas a esta NTP están en revisión. | |
| 7 | Inacal <gg@inacalperu.onmicrosoft.com > | 4. ESPECIFICACIONES DEL TREN MOTRIZ | <p>Comentario de Inacal:</p> <p>En el numeral 4.2 Configuraciones del tren motriz del bus híbrido eléctrico</p> <p>Revisar el texto final del párrafo único: "...Certificado por el fabricante bus integral o el fabricante del chasis". Se debería mejorar redacción pues no se aprecia conexión con el texto anterior.</p> | En el numeral 4.2 Configuraciones del tren motriz del bus híbrido eléctrico se revisó el texto final del párrafo único, quedando redactado de la siguiente forma: "(...), lo cual debe ser certificado por el fabricante del bus integral o el fabricante del chasis". |
| 8 | Inacal <gg@inacalperu.onmicrosoft.com > | 4. ESPECIFICACIONES DEL TREN MOTRIZ | <p>Comentario de Inacal:</p> <p>En el numeral 4.12 Sistema de frenos se cita la NTP 383.071</p> <p>Se menciona que "El sistema de frenos debe cumplir con las exigencias de la Norma Técnica Peruana NTP 383.071...". Al respecto se precisa que esta NTP no establece requisitos ni exigencias para el sistema de frenos. Sobre el particular en esta NTP solo se establecen "términos y definiciones".</p> <p>A la fecha se está elaborando la primera versión del Proyecto de NTP 293.001 sobre requisitos generales de los sistemas de frenos.</p> | <p>En el numeral 4.12 Sistema de frenos se adecuó el texto de la siguiente manera:</p> <p><i>"El sistema de frenos debe cumplir con los requisitos contemplados en el Anexo III del RNV o norma técnica nacional que complementa lo señalado".</i></p> |

MATRIZ DE COMENTARIOS DE LA RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 010-2022-ATU/DIR QUE DISPUSO LA PUBLICACIÓN DEL PROYECTO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LA ESTANDARIZACIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y MOTRIZ DEL BUS PATRÓN HÍBRIDO (BPH)

| | ADMINISTRADO | PROPUESTA NORMATIVA | OBSERVACIÓN Y/O SUGERENCIA | OPINION TÉCNICA DE LA SUBDIRECCIÓN DE REGULACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE INTEGRACIÓN DE TRANSPORTE URBANO Y RECAUDO |
|----|--|-------------------------------------|---|--|
| 9 | Diego Alexandre Gutiérrez Espinoza <gues.diego.al@gmail.com> | 4. ESPECIFICACIONES DEL TREN MOTRIZ | <p>Comentario de Diego Alexandre Gutiérrez:</p> <p>En la sección 4.1.f, Especificar qué es el MODO DE CONDUCCIÓN ELÉCTRICA (pág 14)</p> | <p>Con respecto a lo que implica el Modo de conducción eléctrica, debemos señalar que este se presenta cuando el bus es impulsado por el o los motores eléctricos mientras el motor de combustión interna (GNV o diésel) está parado, tal como se indica en la sección 4.2.3 de la propuesta normativa.</p> <p>Con la finalidad de tener claridad en la comprensión de lo señalado en el párrafo anterior, en la sección 1 “Glosario” se ha agregado la definición de <i>“Modo puramente eléctrico: Es el modo de conducción donde el MCI está apagado y solamente opera el o los motores eléctricos. Se suele utilizar en situaciones donde el MCI no funciona eficientemente, por ejemplo, a baja velocidad”</i></p> |
| 10 | Diego Alexandre Gutiérrez Espinoza <gues.diego.al@gmail.com> | 4. ESPECIFICACIONES DEL TREN MOTRIZ | <p>Comentario de Diego Alexandre Gutiérrez:</p> <p>En la sección 4.1.g, Especificar que kilometraje o autonomía mínima (de los 250 km establecidos) corresponden al tren motriz eléctrico (pág 14)</p> | <p>No se ha considerado especificar el kilometraje o autonomía mínima, teniendo en consideración las variaciones en el mercado disponible y teniendo en cuenta que esta autonomía debe ser proporcional de acuerdo a la ruta en la que el bus preste el servicio. En ese sentido, la autonomía queda a discreción de fabricante de acuerdo a sus condiciones de diseño.</p> <p>En ese sentido, con el fin de mantener imparcialidad no se puede definir una autonomía mínima en el modo de conducción eléctrico.</p> |
| 11 | Diego Alexandre Gutiérrez Espinoza <gues.diego.al@gmail.com> | 4. ESPECIFICACIONES DEL TREN MOTRIZ | <p>Comentario de Diego Alexandre Gutiérrez:</p> <p>En la sección 4.2.3, Especificar características del MODO DE CONDUCCIÓN ELÉCTRICA, como tiempo de duración o kilometraje puramente eléctrico (pág 16)</p> | <p>Para una mejor comprensión del modo de conducción eléctrica se ha incorporado en la sección 1 “Glosario” la definición de <i>“Modo puramente eléctrico: Es el modo de conducción donde el MCI está apagado y solamente opera el o los motores eléctricos. Se suele utilizar en situaciones donde el MCI no funciona eficientemente, por ejemplo, a baja velocidad”</i></p> |
| 12 | Diego Alexandre Gutiérrez Espinoza <gues.diego.al@gmail.com> | 4. ESPECIFICACIONES DEL TREN MOTRIZ | <p>Comentario de Diego Alexandre Gutiérrez:</p> <p>En la sección 4.7, Especificar la eficiencia mínima para el tipo de motor eléctrico propuesto o eficiencia mínima que deben cumplir los otros motores de "mejores condiciones" (pág 18)</p> | <p>No se ha considerado especificar la eficiencia mínima para el tipo de motor propuesto, teniendo en consideración las variaciones de las características en el mercado disponible. En ese sentido, la eficiencia queda a discreción de fabricante de acuerdo a sus condiciones de diseño.</p> |

MATRIZ DE COMENTARIOS DE LA RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 010-2022-ATU/DIR QUE DISPUSO LA PUBLICACIÓN DEL PROYECTO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LA ESTANDARIZACIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y MOTRIZ DEL BUS PATRÓN HÍBRIDO (BPH)

| | ADMINISTRADO | PROPUESTA NORMATIVA | OBSERVACIÓN Y/O SUGERENCIA | OPINION TÉCNICA DE LA SUBDIRECCIÓN DE REGULACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE INTEGRACIÓN DE TRANSPORTE URBANO Y RECAUDO |
|----|--|-------------------------------------|---|---|
| 13 | Diego Alexandre Gutiérrez Espinoza <gues.diego.al@gmail.com> | 4. ESPECIFICACIONES DEL TREN MOTRIZ | <p>Comentario de Diego Alexandre Gutiérrez:</p> <p>En la sección 4.8.1, Expresar en otros términos que luego de 8 años de operación se debe GARANTIZAR que la capacidad de la batería debe ser por los menos 60% de la nominal original (pág 18)</p> | <p>Teniendo en consideración el comentario realizado por el administrado, se adecuó el texto del párrafo quedando redactado de la siguiente manera:</p> <p><i>"a) La garantía de operación normal de la batería debe ser mínimo de 8 años. Luego de cual la misma debe garantizar una capacidad de por lo menos un 60% de capacidad nominal original."</i></p> |
| 14 | Diego Alexandre Gutiérrez Espinoza <gues.diego.al@gmail.com> | 4. ESPECIFICACIONES DEL TREN MOTRIZ | <p>Comentario de Diego Alexandre Gutiérrez:</p> <p>En la sección 4.8.2, Especificar cuánto es la vida útil de los buses (pág 18)</p> | <p>Se considera "vida útil" al número de años estimado que la unidad podrá funcionar normalmente cumpliendo de manera oportuna su programa de mantenimiento predictivo y preventivo.</p> <p>En ese sentido, la vida útil de un bus está determinada por el fabricante de acuerdo a sus condiciones técnicas de diseño.</p> |
| 15 | VOITH <Jose.Cabrera@voith.com> | 4. ESPECIFICACIONES DEL TREN MOTRIZ | <p>Comentario de VOITH:</p> <p>De acuerdo a la noticia adjunta publicada por el "Portal Movilidad", me permito sugerir incorporar dentro de las especificaciones a considerar, dos de nuestras tecnologías para el proceso de evolución de matriz energética:</p> <p>1). La Caja DIWA 6, con excelentes eficiencias energéticas (ahorro de combustible), que incluye las aplicaciones a gas.</p> | <p>Con respecto a los requerimientos de los componentes del tren motriz, se definen de acuerdo a las condiciones de diseño del fabricante. Sin embargo, los fabricantes tienen libre disposición para poder considerar cualquier elemento o componente que abone en favor de la mejor elección de la tecnología y componentes que cumplan como mínimo las especificaciones técnicas expuestas en el presente documento.</p> |
| 16 | VOITH <Jose.Cabrera@voith.com> | 4. ESPECIFICACIONES DEL TREN MOTRIZ | <p>Comentario de VOITH:</p> <p>De acuerdo a la noticia adjunta publicada por el "Portal Movilidad", me permito sugerir incorporar dentro de las especificaciones a considerar, dos de nuestras tecnologías para el proceso de evolución de matriz energética:</p> <p>2). La caja DIWA NXT con unidad de</p> | <p>Con respecto a los requerimientos de los componentes del tren motriz, se definen de acuerdo a las condiciones de diseño del fabricante. Sin embargo, los fabricantes tienen libre disposición para poder considerar cualquier elemento que abone en favor de la mejor elección de la tecnología y componentes que cumplan como mínimo las especificaciones técnicas expuestas en el presente documento.</p> |

MATRIZ DE COMENTARIOS DE LA RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 010-2022-ATU/DIR QUE DISPUSO LA PUBLICACIÓN DEL PROYECTO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LA ESTANDARIZACIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y MOTRIZ DEL BUS PATRÓN HÍBRIDO (BPH)

| | ADMINISTRADO | PROPUESTA NORMATIVA | OBSERVACIÓN Y/O SUGERENCIA | OPINION TÉCNICA DE LA SUBDIRECCIÓN DE REGULACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE INTEGRACIÓN DE TRANSPORTE URBANO Y RECAUDO |
|----|--|--|---|--|
| | | | recuperación eléctrica, que la hace la mejor alternativa en aplicaciones “mild-hybrid” y ahorros de combustible hasta del 16%. Referencias en adjunto. | |
| 17 | José Romero Meza <eromax77@gmail.com> | 4. ESPECIFICACIONES DEL TREN MOTRIZ | <p>Comentario de José Romero Meza:</p> <p>Buenos días un gusto saludarles a la ATU. Bueno cómo soy un usuario frecuente en el transporte urbano de Lima, tengo la necesidad de exponer algunos aportes para mejorar el transporte.</p> <p>3-Qué los buses sean eléctricos, para cuidar el medio ambiente</p> | En esta oportunidad se ha publicado el proyecto de especificaciones técnicas del bus eléctrico híbrido. Asimismo, la Autoridad ha venido desarrollando diversas alternativas, y producto de ella se aprobó mediante Resolución Directoral N° 011-2021-ATU-DIR el estándar de especificaciones técnicas del Bus Patrón Eléctrico. |
| 18 | Inacal <gg@inacalperu.onmicrosoft.com > | 5. ESPECIFICACIONES ESTRUCTURALES DEL BUS | <p>Comentario de Inacal:</p> <p>En el punto c) Extintor del numeral 5.4 Dispositivos de Seguridad se cita la NTP 833.032</p> <p>Citar la NTP 833.032:2006 (revisada el 2016), incluyendo la versión de acuerdo a lo indicado en el CAPÍTULO V DE LOS REGLAMENTOS TÉCNICOS de la DECISIÓN 827 de la COMUNIDAD ANDINA.</p> | Teniendo en consideración lo sugerido por Inacal, se ha realizado el ajuste respectivo en la propuesta normativa, citando de manera completa la referida norma técnica peruana. |
| 19 | Inacal <gg@inacalperu.onmicrosoft.com > | 6. ESPECIFICACIONES ADICIONALES DE LA CARROCERIA DEL BUS | <p>Comentario de Inacal:</p> <p>Se cita varias veces a la Norma Técnica Peruana NTP 383.071.</p> <p>Citar el código completo NTP 383.071:2013 (revisada el 2018) la</p> | Teniendo en consideración lo sugerido por Inacal, se ha realizado los ajustes en la propuesta normativa citando de manera completa la NTP 383.071:2013 (revisada el 2018) en el numeral 3 y numeral 4.2. |

MATRIZ DE COMENTARIOS DE LA RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 010-2022-ATU/DIR QUE DISPUSO LA PUBLICACIÓN DEL PROYECTO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LA ESTANDARIZACIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y MOTRIZ DEL BUS PATRÓN HÍBRIDO (BPH)

| | ADMINISTRADO | PROPUESTA NORMATIVA | OBSERVACIÓN Y/O SUGERENCIA | OPINION TÉCNICA DE LA SUBDIRECCIÓN DE REGULACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE INTEGRACIÓN DE TRANSPORTE URBANO Y RECAUDO |
|----|--|---|--|--|
| | | | <p>primera vez que se menciona en el capítulo 3 del documento pues la mención para abreviarlo aparece recién en el numeral 4.2. Se informa que se está elaborando una nueva versión 2022 de esta NTP, por lo que las características relacionadas a esta NTP están en revisión.</p> | |
| 20 | <p align="center">Inacal <gg@inacalperu.onmicrosoft.com></p> | <p>6. ESPECIFICACIONES ADICIONALES DE LA CARROCERIA DEL BUS</p> | <p>Comentario de Inacal:</p> <p>6.9 Letreros de información variable exterior (Página 31) Se indica “La luminosidad mínima de los letreros debe ser de 810 lux.”. La luminosidad es un fenómeno distinto al que se refiere el texto, es la iluminancia la que se mide en lux y se necesita establecer una distancia para su medición. Se sugiere usar la luminancia (candelas por metro cuadrado) como la medición de los letreros (tal como se miden los paneles publicitarios).</p> | <p>Teniendo en consideración lo sugerido por Inacal, se ha visto por conveniente retirar del texto propuesto lo referido a la luminosidad mínima de los letreros, teniendo en cuenta que lo exigido en la sección 6.9 del proyecto normativo es suficiente. Al respecto, en dicha sección se señala que los letreros de información variable exterior deben tener un fondo de color negro mate entre las líneas horizontales de Leds. Los Leds deben ser en color ámbar, con al menos 800 milicandelas por Led, con lo cual queda definida su respectiva especificación técnica.</p> |
| 21 | <p align="center">José Romero Meza <eromax77@gmail.com></p> | <p>6. ESPECIFICACIONES ADICIONALES DE LA CARROCERIA DEL BUS</p> | <p>Comentario de José Romero Meza:</p> <p>Buenos días un gusto saludarles a la ATU. Bueno cómo soy un usuario frecuente en el transporte urbano de Lima, tengo la necesidad de exponer algunos aportes para mejorar el transporte.</p> <p>5-Que los paraderos de los buses cuenten con información de la ruta de cada bus y destinos.</p> | <p>El proyecto normativo propuesto versa respecto a las especificaciones técnicas para la estandarización de las características físicas y motriz del Bus Patrón Híbrido (BPH) vehículo que será utilizado para la prestación del servicio público de transporte regular de personas basado en autobuses.</p> <p>En ese sentido, la información de ruta de buses en los paraderos no es un considerando técnico que deba desarrollar el presente documento.</p> |

MATRIZ DE COMENTARIOS DE LA RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 010-2022-ATU/DIR QUE DISPUSO LA PUBLICACIÓN DEL PROYECTO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LA ESTANDARIZACIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y MOTRIZ DEL BUS PATRÓN HÍBRIDO (BPH)

| | ADMINISTRADO | PROPUESTA NORMATIVA | OBSERVACIÓN Y/O SUGERENCIA | OPINION TÉCNICA DE LA SUBDIRECCIÓN DE REGULACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE INTEGRACIÓN DE TRANSPORTE URBANO Y RECAUDO |
|----|--|---------------------------------------|---|--|
| 22 | <p align="center">Inacal <gg@inacalperu.onmicrosoft.com></p> | 7. EQUIPAMIENTO Y SISTEMAS REQUERIDOS | <p>Comentario de Inacal:</p> <p>Página 36: 7.3.2 Características mínimas de las cámaras de vigilancia</p> <p>Dice: Fecha (en formato AA/MM/DD), Hora (en formato HH:MM:SS), Debe decir: Fecha (en formato AA-MM-DD), ejemplo: 2022-01-15 Hora (en formato hh mm ss), ejemplo: 12 h 00 15 o 12 h 05 min 30 s</p> <p>Según el Sistema Legal de Unidades de Medida del Perú (SLUMP) Ley N.º 23560</p> | <p>Conforme a la sugerencia del Inacal, se adecuó el texto considerando el formato que a continuación se detalla:</p> <p>Fecha (en formato AA-MM-DD), Hora (en formato hh mm ss)</p> |
| 23 | <p align="center">Inacal <gg@inacalperu.onmicrosoft.com></p> | 7. EQUIPAMIENTO Y SISTEMAS REQUERIDOS | <p>Comentario de Inacal:</p> <p>7.8 Rack para bicicletas (Página 43)</p> <p>Dice: <i>teniendo en cuenta un ancho máximo de llanta 3 pulgadas,</i></p> <p>Debería decir: <i>teniendo en cuenta un ancho máximo de llanta de 3 pulgadas,</i></p> <p>Dice:</p> | <p>Conforme a la sugerencia de Inacal, se adecuó el texto de la siguiente manera:</p> <p>"(...) instalado en la parte delantera del Bus, de acuerdo con las especificaciones de montaje del fabricante del equipo (rack), teniendo en cuenta un ancho máximo de llanta de 3 pulgadas, una distancia entre centros de ruedas de 46 pulgadas y un diámetro de rueda entre 16 pulgadas a 29 pulgadas (...)"</p> |

MATRIZ DE COMENTARIOS DE LA RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 010-2022-ATU/DIR QUE DISPUSO LA PUBLICACIÓN DEL PROYECTO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LA ESTANDARIZACIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y MOTRIZ DEL BUS PATRÓN HÍBRIDO (BPH)

| | ADMINISTRADO | PROPUESTA NORMATIVA | OBSERVACIÓN Y/O SUGERENCIA | OPINION TÉCNICA DE LA SUBDIRECCIÓN DE REGULACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE INTEGRACIÓN DE TRANSPORTE URBANO Y RECAUDO |
|----|---|---|--|---|
| | | | <p><i>una distancia entre centros de ruedas 46 pulgadas,</i></p> <p>Debería decir: <i>una distancia entre centros de ruedas de 46 pulgadas</i></p> <p>Comentario: Respecto al siguiente texto: "y un diámetro de rueda 16 pulgadas–29 pulgadas".</p> <p>No es claro el significado de "–" es un intervalo el cual el diámetro de la rueda o es de dos tipos de ruedas.</p> | |
| 24 | <p align="center">Inacal <gg@inacalperu.onmicrosoft.com></p> | <p align="center">7. EQUIPAMIENTO Y SISTEMAS REQUERIDOS</p> | <p>Comentario de Inacal:</p> <p>7.4 Sistema de bioseguridad del Bus (Página 39) Se establece el uso de la norma ISO 15858, sin embargo, ya existe publicada la norma peruana NTP-ISO 15858:2021 (tiene el mismo texto pero en español). No se ha establecido un requisito de irradiancia ni de dosis para la desinfección, o algún documento técnico de referencia.</p> | <p>En el proyecto publicado se han desarrollado requisitos técnicos mínimos, los mismos que establecen el punto de partida para las consideraciones del fabricante de acuerdo a los requerimientos técnicos de diseño. En ese sentido, la norma técnica referida es la NTP-ISO 15858:2021 la cual contempla diferentes niveles de irradiancia, los mismos que deben ser considerados al momento de los requerimientos técnicos del bus eléctrico híbrido.</p> |
| 25 | <p align="center">Ramón De la cruz Lázaro <rmdlazaro@gmail.com></p> | <p align="center">7. EQUIPAMIENTO Y SISTEMAS REQUERIDOS</p> | <p>Comentario de Ramón De la Cruz Lázaro:</p> <p>3) Los buses van a tener acceso a Wifi</p> | <p>De acuerdo a lo indicado en el numeral 7.7. "Servicio de internet WI-FI a bordo" indicado en la propuesta normativa, los vehículos deberán disponer de, al menos, un equipo router inalámbrico para la conectividad a Internet a los usuarios del bus.</p> |

MATRIZ DE COMENTARIOS DE LA RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 010-2022-ATU/DIR QUE DISPUSO LA PUBLICACIÓN DEL PROYECTO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LA ESTANDARIZACIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y MOTRIZ DEL BUS PATRÓN HÍBRIDO (BPH)

| | ADMINISTRADO | PROPUESTA NORMATIVA | OBSERVACIÓN Y/O SUGERENCIA | OPINION TÉCNICA DE LA SUBDIRECCIÓN DE REGULACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE INTEGRACIÓN DE TRANSPORTE URBANO Y RECAUDO |
|----|---|---------------------------------------|--|---|
| 26 | Diego Alexandre Gutiérrez Espinoza <gues.diego.al@gmail.com> | 7. EQUIPAMIENTO Y SISTEMAS REQUERIDOS | Comentario de Diego Alexandre Gutiérrez: En la sección 7.4.2, Qué características debe capturar y guardar el sistema de reconocimiento facial, especificar si debe funcionar con personas con lentes/tapabocas/gorras, así como el protocolo de almacenamiento de esta información, si se almacena en el bus o nube y por cuánto tiempo (pág 40) | Lo indicado en la propuesta normativa corresponde a requisitos mínimos a cumplir. En ese sentido, la instalación de estas cámaras de seguridad en los buses, permiten como mínimo registrar el ingreso y salida de pasajeros. Ahora bien, la propuesta normativa, contempla un sistema de control de temperatura con reconocimiento facial (como se ha llevado a cabo en los centros comerciales), la intención de este componente es ejercer un control de la temperatura por una cuestión de bioseguridad mas no identificar a la persona como tal, esto por un tema de confidencialidad. Respecto al almacenamiento de información, el equipamiento debe contar con la capacidad de almacenar localmente la información audiovisual durante un periodo de, al menos, 45 días de operación, de acuerdo con el Artículo 17 numeral 17.2 inciso b del Decreto Supremo N° 007-2020-IN, que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1218, Decreto Legislativo que regula el uso de las cámaras de videovigilancia y de la Ley N° 30120, Ley de Apoyo a la Seguridad Ciudadana con Cámaras de Videovigilancia Públicas y Privadas, y dicta otras disposiciones. |
| 27 | Diego Alexandre Gutiérrez Espinoza <gues.diego.al@gmail.com> | 7. EQUIPAMIENTO Y SISTEMAS REQUERIDOS | Comentario de Diego Alexandre Gutiérrez: En la sección 7.6, Especificar si TODOS los asientos de los buses contarán con cargadores o CUANTOS, además si deben tener un sistema de energía independiente (pág 41) | Conforme a lo señalado en la propuesta normativa, los buses deben contar con cargadores de celulares mediante puertos USB, puertos Tipo C u otros de mayor tecnología, estos deberán ser instalados, de preferencia, en la base o en el respaldo de los asientos de los usuarios. Se considera por lo menos un puerto por cada asiento. Los cargadores de celulares deben alimentarse desde una central eléctrica o módulo electrónico independiente. |
| 28 | Diego Alexandre Gutiérrez Espinoza <gues.diego.al@gmail.com> | 7. EQUIPAMIENTO Y SISTEMAS REQUERIDOS | Comentario de Diego Alexandre Gutiérrez: En la sección 7.8, Indican que la ATU tiene un compromiso para la mejora de calidad del aire en la zona metropolitana de Lima y Callao (pág 43) | Respecto a las competencias que tiene la Autoridad, el artículo 6 de la Ley que crea la ATU, dispone que la entidad tiene competencia para la aprobación de normas que regulen la gestión y fiscalización de los servicios de transporte terrestre de personas que se prestan dentro de la conurbación de Lima y Callao, así como, desarrollar y promover las políticas que prioricen la movilidad sostenible con medios de transporte intermodal, accesibles, seguros, ambientalmente limpios y de amplia cobertura. En virtud a ello, se ha contemplado en el proyecto normativo que el Bus híbrido GNV - Eléctrico o Bus híbrido Diésel - Eléctrico debe tener la capacidad de consumir como mínimo 30% menos de combustible, en comparación con un bus convencional a GNV o Diésel, teniendo las mismas características y dimensiones. Con el mencionado ahorro se espera obtener una reducción en la emisión de gases de efecto invernadero (GEI), para |

MATRIZ DE COMENTARIOS DE LA RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 010-2022-ATU/DIR QUE DISPUSO LA PUBLICACIÓN DEL PROYECTO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LA ESTANDARIZACIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y MOTRIZ DEL BUS PATRÓN HÍBRIDO (BPH)

| | ADMINISTRADO | PROPUESTA NORMATIVA | OBSERVACIÓN Y/O SUGERENCIA | OPINION TÉCNICA DE LA SUBDIRECCIÓN DE REGULACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE INTEGRACIÓN DE TRANSPORTE URBANO Y RECAUDO |
|----|--|---|---|---|
| | | | | el mejor cuidado del medio ambiente y asimismo la reducción de gases tóxicos que beneficia la salud de todas las personas. Cabe señalar que este ahorro de combustible debe ser certificado por el fabricante del bus integral o el ensamblador del bus. |
| 29 | José Romero Meza <eromax77@gmail.com> | 7. EQUIPAMIENTO Y SISTEMAS REQUERIDOS | <p>Comentario de José Romero Meza:</p> <p>Buenos días un gusto saludarles a la ATU. Bueno cómo soy un usuario frecuente en el transporte urbano de Lima, tengo la necesidad de exponer algunos aportes para mejorar el transporte.</p> <p>4-Qué los buses cuenten con cargadores de celulares</p> | De acuerdo a lo indicado en el numeral 7.6. "Cargador de celular a bordo" de la propuesta normativa, los vehículos deberán contar con cargadores de celulares mediante puertos USB, puertos Tipo C u otros de mayor tecnología, que vayan instalados de preferencia en la base o en el respaldo de los asientos de los usuarios. Se considera por lo menos un puerto por cada asiento. |
| 30 | Inacal <gg@inacalperu.onmicrosoft.com > | 8. EQUIPO Y/O ACCESORIOS PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD | <p>Comentario de Inacal:</p> <p>El punto a) del numeral 8.4.4 sobre Seguridad para el usuario con sillas de ruedas cita la Norma Técnica Peruana NTP 293.002:1982 (revisada el 2017).</p> <p>Se hace notar que el objeto y campo de aplicación de esta NTP no precisa que aplique a sillas de ruedas.</p> <p>Se sugiere revisar otras normas técnicas específicas para este caso. Por ejemplo: NTC 5206-2:2019 VEHÍCULOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS. PARTE 2. REQUISITOS DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE VEHÍCULOS CLASE II Y CLASE III.</p> | <p>Teniendo en consideración lo sugerido por el administrado, se ha visto conveniente retirar del párrafo 8.4.4. a), el texto: "(...) Además, se debe considerar lo indicado en la NTP 293.002:1982 (revisada el 2017) y el Anexo III del Reglamento Nacional de Vehículos."</p> <p>Sin perjuicio de lo señalado, cabe precisar que en el primer párrafo del numeral 8.1 del capítulo 8 del proyecto normativo, se ha considerado la norma técnica idónea para la naturaleza de lo establecido, precisando lo siguiente: "Los Buses podrán estar equipados para dar servicio a personas con movilidad reducida, para lo cual deben cumplir con requisitos técnicos de seguridad y comodidad, de acuerdo con la norma internacional ISO 10542-1:2007 "Sistemas de Ayuda técnica para personas con discapacidad. Sistemas de sujeción de sillas de ruedas y sujeción de ocupantes".</p> |
| 31 | Inacal <gg@inacalperu.onmicrosoft.com > | 8. EQUIPO Y/O ACCESORIOS PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD | <p>Comentario de Inacal:</p> <p>8.4.5 Rótulos y señalización - b) Dimensiones mínimas (Página 55)</p> | Teniendo en consideración lo sugerido por Inacal se adecuó el texto de la propuesta normativa. |

MATRIZ DE COMENTARIOS DE LA RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 010-2022-ATU/DIR QUE DISPUSO LA PUBLICACIÓN DEL PROYECTO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LA ESTANDARIZACIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y MOTRIZ DEL BUS PATRÓN HÍBRIDO (BPH)

| | ADMINISTRADO | PROPUESTA NORMATIVA | OBSERVACIÓN Y/O SUGERENCIA | OPINION TÉCNICA DE LA SUBDIRECCIÓN DE REGULACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE INTEGRACIÓN DE TRANSPORTE URBANO Y RECAUDO |
|----|--|---|--|---|
| | | | <p>Dice: del bus y como máximo 150 mm</p> <p>Debe decir: ... 150 mm</p> <p>Comentario: el número con la unidad de medida deben estar en una solo párrafo y no separados.</p> <p>Según el Sistema Legal de Unidades de Medida del Perú (SLUMP) Ley N.º 23560</p> | |
| 32 | <p align="center">Inacal <gg@inacalperu.onmicrosoft.com></p> | <p>9. ESPECIFICACIONES ERGONÓMICAS DE LOS HABITÁCULOS DEL BUS</p> | <p>Comentario de Inacal:</p> <p>Se cita varias veces a la Norma Técnica Peruana NTP 383.071.</p> <p>Citar el código completo NTP 383.071:2013 (revisada el 2018) la primera vez que se menciona en el capítulo 3 del documento pues la mención para abreviarlo aparece recién en el numeral 4.2.</p> <p>Se informa que se está elaborando una nueva versión 2022 de esta NTP, por lo que las características relacionadas a esta NTP están en revisión.</p> | <p>Conforme a lo señalado por Inacal se ha realizado los ajustes en la propuesta normativa, citando de manera completa la norma NTP 383.071:2013 (revisada el 2018). Es por ello que, en la propuesta normativa se actualizó la referencia propuesta conforme a lo sugerido.</p> |
| 33 | <p align="center">Inacal <gg@inacalperu.onmicrosoft.com></p> | <p>9. ESPECIFICACIONES ERGONÓMICAS DE LOS HABITÁCULOS DEL BUS</p> | <p>Comentario de Inacal:</p> <p>Se cita la NTP 383.012</p> <p>Citar la NTP 383.012:1981 (revisada el 2018) de acuerdo al CAPÍTULO V DE LOS REGLAMENTOS TÉCNICOS de la DECISIÓN 827 de la COMUNIDAD ANDINA.</p> | <p>Conforme a lo señalado por Inacal, se ha realizado los ajustes en la propuesta normativa, citando de manera completa la norma NTP 383.012:1981 (revisada el 2018). Es por ello que, en la propuesta normativa se actualizó la referencia propuesta conforme a lo sugerido.</p> |

MATRIZ DE COMENTARIOS DE LA RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 010-2022-ATU/DIR QUE DISPUSO LA PUBLICACIÓN DEL PROYECTO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LA ESTANDARIZACIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y MOTRIZ DEL BUS PATRÓN HÍBRIDO (BPH)

| | ADMINISTRADO | PROPUESTA NORMATIVA | OBSERVACIÓN Y/O SUGERENCIA | OPINION TÉCNICA DE LA SUBDIRECCIÓN DE REGULACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE INTEGRACIÓN DE TRANSPORTE URBANO Y RECAUDO |
|----|--|--|--|--|
| | | | Se informa que esta NTP será dejada sin efecto por la nueva versión 2022 de la NTP 383.071 que está elaborándose, por lo que las características relacionadas están en revisión. | |
| 34 | Inacal <gg@inacalperu.onmicrosoft.com> | 9. ESPECIFICACIONES ERGONÓMICAS DE LOS HABITÁCULOS DEL BUS | Comentario de Inacal: 9.3.3 Iluminación Exterior (Página 86) No se establecen requisitos para la colocación de cintas retrorreflectivas | Cabe señalar que el proyecto normativo establece en el numeral 9.3.3 características vinculadas a la iluminación exterior del bus. Las especificaciones para láminas retrorreflectivas se encuentran contempladas en el Anexo III, numeral 10 del Reglamento Nacional de vehículos (RNV), referido a "LÁMINAS RETROREFLECTIVAS", lo cual es de obligatorio cumplimiento. |
| 35 | Ramón De la cruz Lázaro <rmdlazaro@gmail.com> | 9. ESPECIFICACIONES ERGONÓMICAS DE LOS HABITÁCULOS DEL BUS | Comentario de Ramón De la Cruz Lázaro: 1) En la página 62 (figura 39) indica que A mínimo es 70cm y C mínimo es 80cm, lo cual quiere decir que A+C mínimo es 150cm, lo cual me hace pensar que los que medimos más de 150cm vamos a tener que agacharnos para ver por la ventana si vamos parados. | Las medidas mínimas indicadas para longitudes de las ventanas, se han contemplado teniendo en consideración lo establecido en la NTP 383.071:2013 (revisada el 2018). Sin perjuicio de lo señalado, se debe tener en cuenta que la medida total de la altura interior del vehículo se encuentra detallada en figura 34 del estándar "Especificaciones ergonómicas de los habitáculos del bus". Es decir, 2.0 metros y 2.25 metros para buses piso alto y bajo respectivamente. |
| 36 | Ramón De la cruz Lázaro <rmdlazaro@gmail.com> | 9. ESPECIFICACIONES ERGONÓMICAS DE LOS HABITÁCULOS DEL BUS | Comentario de Ramón De la Cruz Lázaro: 2) Los asientos van a tener cinturones de seguridad? | Se considera el uso de cinturones de seguridad únicamente para el conductor y de manera adicional, por cuestión de seguridad, para una población vulnerable, para aquellos usuarios que ingresen en silla de ruedas. Se debe tener en cuenta que, el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobada mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, señala en el segundo párrafo del artículo 41.3.5.6 la obligatoriedad de contar con cinturones de seguridad en los asientos del conductor y los ubicados en la primera fila del vehículo, por su parte, el Reglamento Nacional de Vehículos aprobado mediante Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, dispone en su artículo 14 como condiciones adicionales para los vehículos de categoría M que cuenten con cinturones de seguridad de mínimo tres puntos para el piloto y copiloto |

MATRIZ DE COMENTARIOS DE LA RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 010-2022-ATU/DIR QUE DISPUSO LA PUBLICACIÓN DEL PROYECTO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LA ESTANDARIZACIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y MOTRIZ DEL BUS PATRÓN HÍBRIDO (BPH)

| | ADMINISTRADO | PROPUESTA NORMATIVA | OBSERVACIÓN Y/O SUGERENCIA | OPINION TÉCNICA DE LA SUBDIRECCIÓN DE REGULACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE INTEGRACIÓN DE TRANSPORTE URBANO Y RECAUDO |
|----|---|---|--|--|
| | | | | De igual manera, cabe agregar que, el artículo 52.6 de la ordenanza 1599, la cual regula la prestación del Servicio de Transporte Público Regular de Personas en Lima Metropolitana, establece que, se deberá cumplir con lo siguiente: <i>“Contar con cinturones de seguridad de tres (3) puntos en el asiento del conductor y de dos (2) puntos, como mínimo, en los asientos que se encuentren en la primera fila del vehículo. Los cinturones de seguridad colocados deben cumplir, como mínimo, con lo dispuesto en el RNV y en la NTP 293.003.1974.”</i> . Asimismo, para el caso de acceso a silla de ruedas, por cuestión de seguridad de las personas con discapacidad se está contemplando este extremo. |
| 37 | Inacal <gg@inacalperu.onmicrosoft.com > | 10. MANUAL DE GARANTÍA Y MANTENIMIENTO, Y RELACIÓN DE TEMAS QUE REQUIEREN CERTIFICADOS DEL FABRICANTE DEL BUS INTEGRAL O FABRICANTE DEL CHASIS O EL ENSAMBLADOR | Comentario de Inacal: 10 Manual de garantía y mantenimiento, y relación de temas que requieren certificados del fabricante del bus integral o fabricante del chasis o el ensamblador (Página 87) Se sugiere que se establezcan más certificados tales como: para el sistema de desinfección de aire UVC, la iluminación exterior, etc | Al momento de la adquisición del bus el fabricante otorga las garantías que validan los componentes que forman parte del vehículo. Sin perjuicio de ello, se debe cumplir con la presentación de los certificados específicos solicitados en el presente documento. |

MATRIZ DE COMENTARIOS DE LA RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 010-2022-ATU/DIR QUE DISPUSO LA PUBLICACIÓN DEL PROYECTO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LA ESTANDARIZACIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y MOTRIZ DEL BUS PATRÓN HÍBRIDO (BPH)

| | ADMINISTRADO | PROPUESTA NORMATIVA | OBSERVACIÓN Y/O SUGERENCIA | OPINION TÉCNICA DE LA SUBDIRECCIÓN DE REGULACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE INTEGRACIÓN DE TRANSPORTE URBANO Y RECAUDO |
|----|---|--|---|---|
| 38 | <p>Ramón De la cruz Lázaro <rmdlazaro@gmail.com></p> | <p align="center">NO CORRESPONDE</p> | <p>Comentario de Ramón De la Cruz Lázaro:</p> <p>4) Se va a prohibir música fuerte en los buses y subida de ambulantes?</p> | <p>El proyecto normativo propuesto versa respecto a las especificaciones técnicas para la estandarización de las características físicas y motriz del Bus eléctrico híbrido (BPH) vehículo que, será utilizado para la prestación del servicio público de transporte regular de personas basado en autobuses, bajo la figura de concesiones.</p> <p>Sin perjuicio de lo señalado, cabe precisar que, actualmente, existen disposiciones en el ámbito provincial que regulan los niveles máximos de ruidos al interior de vehículos de transporte público. En ese sentido, la Ordenanza 1599 de la Municipalidad Metropolitana de Lima en su artículo 56 y la Ordenanza 040 de la Municipalidad Provincial del Callao en su artículo 16 señalan que los conductores se encuentran obligados durante la prestación del servicio a no permitir el uso de equipos de sonido y/o televisivos y hacer funcionar el equipo de sonido en horas de servicio respectivamente. De igual manera, la normativa aplicable a la Municipalidad Metropolitana de Lima indica como prohibición el comercio y venta ambulatoria dentro del vehículo.</p> <p>En ese sentido, dado que la Autoridad aplica la normativa aplicable por la Municipalidad Metropolitana de Lima y Provincial del Callao en tanto no se aprueben los reglamentos o lineamientos necesarios para regular los Servicios de Transporte Regular basado en autobuses en aplicación de lo establecido en la Primera Disposición Complementaria Transitoria del Decreto Supremo N° 005-2019-MTC que aprueba el Reglamento de la Ley N° 30900.</p> |
| 39 | <p>Jhoselyn Alisson de Jesus Uribe Tapia <jhoselyn.uribe@pucp.pe></p> | <p align="center">NO CORRESPONDE</p> | <p>Comentario de Jhoselyn Alisson de Jesús Uribe:</p> <p>Me parece excelente que para estos buses se tome en cuenta a las personas con movilidad reducida. Yo soy una de ellas y la verdad que el transporte limeño carece de esto actualmente. No hay empatía para con nosotros.</p> <p>No solo para estos buses sino se debería implementar en todos los corredores actuales.</p> <p>Que se tenga consideración y empatía con nosotros. Y lo de la rampa es excelente.</p> | <p>Cabe resaltar que, en el proyecto publicado se ha establecido la accesibilidad como una condición de gran importancia para la prestación del servicio público de transporte regular de personas basado en autobuses, es por ello que, hemos considerado con especial atención que el servicio cuente con las condiciones óptimas para las personas con movilidad reducida, tanto en buses de piso bajo como para buses de piso alto.</p> <p>Lo señalado en el párrafo anterior se encuentra conforme a lo señalado en la Ley N° 29973, Ley general de la persona con discapacidad que contempla en su artículo 15 el derecho de accesibilidad en los medios de transporte de manera segura. Asimismo, el artículo 20 de la citada Ley, dispone que los vehículos deberán ser accesibles y espacios preferentes de fácil acceso a las personas con discapacidad.</p> <p>No obstante, debemos manifestar que, respecto a la modificación de flota en los Corredores Complementarios, estos deberán efectuarse siguiendo las reglas establecidas en los contratos de concesión ya suscritos.</p> |

MATRIZ DE COMENTARIOS DE LA RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 010-2022-ATU/DIR QUE DISPUSO LA PUBLICACIÓN DEL PROYECTO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LA ESTANDARIZACIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y MOTRIZ DEL BUS PATRÓN HÍBRIDO (BPH)

| | ADMINISTRADO | PROPUESTA NORMATIVA | OBSERVACIÓN Y/O SUGERENCIA | OPINION TÉCNICA DE LA SUBDIRECCIÓN DE REGULACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE INTEGRACIÓN DE TRANSPORTE URBANO Y RECAUDO |
|----|---|---------------------|--|--|
| 40 | Diego Alexandre Gutiérrez Espinoza <gues.diego.al@gmail.com> | NO CORRESPONDE | <p>Comentario de Diego Alexandre Gutiérrez:</p> <p>Recomendación final.</p> <p>La IEA (International Energy Agency, Agencia Internacional de Energía) publica todos los años un Global EV Outlook (Panorama Mundial de Vehículos Eléctricos), y NO SE CONSIDERA a nivel mundial los vehículos eléctricos híbridos como una nueva tecnología, ni solución para mejorar la calidad de aire, y hacen una clara distinción entre vehículos eléctricos híbridos y vehículos eléctricos híbridos enchufables. La tendencia mundial, por costos, conveniencia de operación, modernización, mantenimiento, es implementar flotar de buses puramente eléctricos.</p> | <p>Es pertinente la preocupación del administrado al tener en cuenta los altos costos que conllevaría el tener este tipo de vehículos. Sin embargo, la Autoridad ha venido implementando mediante Resoluciones Directorales N° 11-2021-ATU/DIR y N° 12-2021-ATU/DIR iniciativas que aprueban las características de estándar de bus eléctrico y grv-diésel, con lo cual se amplía el abanico de opciones de tecnologías motrices más limpias, beneficiando de esta manera la calidad del aire al reducir la emisión de gases contaminantes que emiten los buses que prestan actualmente el servicio de transporte.</p> |
| 41 | José Romero Meza <eromax77@gmail.com> | NO CORRESPONDE | <p>Comentario de José Romero Meza:</p> <p>Buenos días un gusto saludarles a la ATU. Bueno cómo soy un usuario frecuente en el transporte urbano de Lima, tengo la necesidad de exponer algunos aportes para mejorar el transporte.</p> <p>6-Que estos buses se integren al metro y cuenten con una sola tarjeta para ambos sistemas</p> | <p>La propuesta normativa versa sobre las especificaciones técnicas para la estandarización de las características físicas y motriz del Bus eléctrico híbrido. Lo señalado sobre el uso de un modo de forma de pago que se emplearán en los buses no forma parte del proyecto normativo publicado.</p> <p>No obstante, lo señalado por el administrado se encuentra en proceso de evaluación, análisis y modificación de la propuesta de un proyecto de Reglamento del Sistema de Recaudo Único prepublicado mediante Resolución Directoral N° 114-2021-ATU/DIR</p> |

MATRIZ DE COMENTARIOS DE LA RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 010-2022-ATU/DIR QUE DISPUSO LA PUBLICACIÓN DEL PROYECTO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LA ESTANDARIZACIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y MOTRIZ DEL BUS PATRÓN HÍBRIDO (BPH)

| | ADMINISTRADO | PROPUESTA NORMATIVA | OBSERVACIÓN Y/O SUGERENCIA | OPINION TÉCNICA DE LA SUBDIRECCIÓN DE REGULACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE INTEGRACIÓN DE TRANSPORTE URBANO Y RECAUDO |
|----|--|---------------------|---|--|
| 42 | Robert Breña <renatoba50@hotmail.com> | NO CORRESPONDE | <p>Comentario de Robert Breña:</p> <p>Yo sugiero que sean para tramos largos y direcciones casi rectas como la avenida Javier Prado paseo de la república o avenida Tupac Amaru sean los buses más largos de 27 metros como son en sao paulo q usan los gusanos de dos acordeones claro si es eléctrico mejor q es lo más parecido a un metro y ojo en sao paulo usan en paralelo el metro y buses.</p> <p>Mi sugerencia</p> | <p>Los estándares de buses patrón (eléctrico, Diésel, GNV e híbrido) contemplan buses de longitudes de 9, 12, 18 y 27 metros.</p> <p>En ese sentido, lo referido por el administrado corresponde a un análisis para la prestación del servicio, es decir, un tema de operatividad, por lo que no forma parte del desarrollo de la propuesta normativa.</p> |
| 43 | Ose Quispe <pcensablaje@gmail.com> | NO CORRESPONDE | <p>Comentario de Ose Quispe:</p> <p>Hola le saluda José, es una interesante propuesta muy ecológica, para ahorrar en consumo eléctrico deberían también tener centros de recarga autosostenibles con energía solar.</p> <p>Como masificar su uso y que el usuario sea dependiente de este servicio, sería que incluyan la tarifa PLANA UN SOLO PAGO AL MES Y PODER SUBIR ILIMITADAMENTE. Ello permitiría obtener ingresos fijos mensuales y les permitiría tener efectivo suficiente para reinvertir en más buses y así ir creciendo su flota.</p> | <p>Con la utilización del bus híbrido se logra ahorrar combustible hasta en un 30% de GNV o diésel, según sea el caso. Con el mencionado ahorro se espera obtener una reducción en la emisión de gases de efecto invernadero (GEI), para el mejor cuidado del medio ambiente y asimismo la reducción de gases tóxicos que beneficia la salud de todas las personas.</p> <p>Por otro lado, es preciso mencionar que no se ha considerado la utilización de paneles solares como una captación de energía dado que esta tecnología actualmente no se encuentra desarrollada para buses.</p> <p>Por su parte, cabe precisar que, para la masificación del uso del bus híbrido se requiere que tanto los concesionarios como el concedente logren el objetivo de beneficiar a los usuarios finales y al medioambiente, considerando su viabilidad técnica y económica a efectos de lograr su implementación progresiva en los vehículos del sistema de transporte público en Lima y Callao.</p> <p>Finalmente, en lo referido a la tarifa plana, el mismo no llega a formar parte del presente proyecto, por lo que no se considera necesario un análisis. Sin embargo, el establecimiento de tarifas será evaluado al momento de la implementación, como parte de la estrategia de la Autoridad para las futuras concesiones.</p> |