

Agenda Temprana del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

La Agenda Temprana tiene como objetivo informar a las partes interesadas y a los ciudadanos en general sobre la evaluación preliminar de problemas públicos que serán materia del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante (AIR Ex Ante). Esta Agenda les permite proporcionar retroalimentación y participar más efectivamente en futuras consultas públicas relacionadas con un AIR Ex Ante. El público en general se encuentra invitado a proveer puntos de vista respecto a la visión preliminar del problema por parte de la entidad pública. Asimismo, podrán aportar sugerencias sobre posibles soluciones o impactos, así como compartir información pertinente y relevante en relación con el problema público para robustecer un futuro AIR Ex Ante. El contenido de esta Agenda podría cambiar. Asimismo, lo expuesto en esta Agenda no determina la agrocomisión final que se le dará al planteamiento del problema público o a la solución.

Entidad: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Nº	Unidad responsable	Mat eria	Problema público	Sustento del problema descrito	Identificación del grupo objetivo	Fecha tentativa de elaboración del AIR Ex Ante	Fecha tentativa para emitir una solución	Preguntas y/o solicitudes de sugerencias e información a las	Fecha de recepción de sugerencias y/o información	Información adicional
1.	Dirección General de Políticas y Regulación de Comunicaciones Dirección General de Programas y Proyectos en Comunicaciones Programa Nacional de Telecomunicaciones	Conectividad de los servicios públicos de telecomunicaciones	Bajo acceso a los servicios públicos de telecomunicaciones, que afecta a 6.7 y 1.9 millones de peruanos, que no cuentan con cobertura de servicios de internet fijo e internet móvil, respectivamente, impactando negativamente en el desarrollo económico y social de la población, durante el segundo semestre del año 2024.	El acceso a los servicios móviles y fijos de internet permite dotar de comunicación y conocimiento a la población. No obstante, de acuerdo con la información que reportan periódicamente las empresas de telecomunicaciones a la Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones (DGPRC) al segundo semestre del año 2024, el 5.17% y 22.4% de la población a nivel nacional no dispone de la cobertura de los servicios de internet móvil e internet fijo, respectivamente. La falta de acceso a los referidos servicios, afecta negativamente el desarrollo económico y social de la población, en la medida que no les permite disfrutar de sus beneficios (por ejemplo, el ahorro en costos y tiempo para acceder a la información, y satisfacción de necesidades informativas, educativas, comerciales, etc.). Según De los Ríos (2010), el uso de internet por al menos un miembro en el hogar presenta un impacto significativo y positivo sobre el cambio en los ingresos por trabajo de los hogares. Adicionalmente, se cuenta con las siguientes evidencias: 1. https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/4044724-innovar-para-conectar-estrategias-y-medidas-de-regulacion-inteligente-para-reducir-la-brecha-digital 2. https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/4483970-infraestructura-para-conectar-alternativas-para-la-conectividad-rural-de-servicios-moviles-en-el-peru 3. https://observatorio.esan.edu.pe/wp-content/uploads/2023/07/ebookobservatorio1-1.pdf 4. https://www.up.edu.pe/egg/noticias/brecha-infraestructura-afin-egg/ 5. https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4928694/INFRAESTRUCTURA%20PARA%20CONECTAR%20%20Alternativas%20para%20la%20conectividad%20rural%20de%20servicios%20m%C3%B3viles%20en%20el%20Per%C3%BA.pdf 6. https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1635730/MTC%3A%20Impacto%20del%20Internet%20en%20el%20PBI.pdf 7. https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/1359614-impacto-economico-del-acceso-a-internet-en-los-hogares-peruanos Nota: 1/ Se considera la data de centros poblados (https://www.osiptel.gob.pe/n-147-2023-od-osiptel/) 2/ Se utiliza los reportes de manchas de cobertura en marco de la Resoluciones de Consejo Directivo N° 151-2023-CD/OSIPTEL, donde la cobertura de servicios móviles utiliza el concepto de: Cobertura garantizada, donde la empresa garantiza el cumplimiento de los indicadores de calidad de servicio. Capacidad adicional de red, existe cobertura del servicio debido a las características de propagación de las señales electromagnéticas indicadas por Osiptel. 3/ Se considera un centro poblado con cobertura garantizada si la mancha de cobertura garantizada alumbrada igual o mayor al 50% del polígono del centro poblado (Centro poblado urbano cuenta con polígono de área (Osiptel) y para la centros poblados rurales se ha supuesto un área de polígono de 200mt a la redonda de la coordenada geográfica del centro poblado). 4/ Se considera un centro poblado con cobertura de capacidad adicional, si la mancha de cobertura garantizada alumbrada igual o mayor al 95% del polígono del centro poblado (Centro poblado urbano cuenta con polígono de área (Osiptel) y para la centros poblados rurales se ha supuesto un área de polígono de 200mt a la redonda de la coordenada geográfica del centro poblado). 5/ Para la cobertura de internet fijo no se considera la tecnología satelital, debido a que esta tecnología abarca todo el territorio nacional y para saber con exactitud la brecha de cobertura en internet fijo no se considera esta tecnología. 6/ Un centro poblado con cobertura de servicio móvil, es cuando cuente con cobertura garantizada y/o capacidad adicional. 7/ Internet Móvil (2G), no se considera a pesar de que teóricamente la tecnología acepta datos. 8/ Servicio móvil al segundo trimestre 2024. Fuente: Empresas Operadoras. Elaboración: DGPRC-MTC.	Población no conectada Empresas operadoras Sociedad Estado	30.06.2025	31.12.2025	Enviar aportes y sugerencias al siguiente correo: air-vmc@mtc.gob.pe	30.03.2025	Se mantiene problema público de la Agenda Temprana 2024
2.	Dirección General de Políticas y Regulación de Comunicaciones Dirección General de Programas y Proyectos en Comunicaciones Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Comunicaciones	Servicio Postal	Baja accesibilidad al servicio postal por parte de la población a nivel nacional, que afecta al 39.5% de habitantes en zonas urbanas (11.2 millones) y el 76.9% de habitantes en zonas rurales (4.4 millones), durante el primer semestre del año 2024.	Se ha identificado baja accesibilidad de la población a los servicios postales prestados por el operador designado nacional (Serpost S.A.) y los concesionarios postales, conforme se detallan los indicadores a continuación: Cobertura geográfica: Al 1er semestre de 2024, solo el 21.3% del total de 1,891 distritos a nivel nacional cuentan con al menos un punto de atención de Serpost S.A. o de los concesionarios postales, es decir, más de 1,400 distritos no cuentan con presencia de Serpost S.A. o de los concesionarios postales, lo cual impacta negativamente en el acceso a los servicios postales de la población que reside en dichos distritos. Cobertura poblacional: Al 1er semestre de 2024, solo el 54.3% del total de 34.0 millones de habitantes a nivel nacional cuenta con acceso al menos a un punto de atención abierto al público de Serpost S.A., es decir, alrededor de 15.6 millones de habitantes, que representa el 45.7%, no cuenta con cobertura de los servicios postales por parte de Serpost S.A. De manera desagregada, 11.2 millones de habitantes en zonas urbanas (39.5% del total urbano) y 4.4 millones en zonas rurales (76.9% del total rural) no cuenta con cobertura de los servicios postales por parte de Serpost S.A. Lo anterior demuestra la baja accesibilidad a los servicios postales por parte de la población, sobre todo en las zonas rurales del país.	Sociedad Concesionarios postales Operador designado nacional (Serpost S.A.) Estado	30.09.2025	31.12.2025	Enviar aportes y sugerencias al siguiente correo: air-vmc@mtc.gob.pe	28.02.2025	Se mantiene problema público de la Agenda Temprana 2024
3	Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones	Seguridad en las comunicaciones	Elevado uso de los servicios de telecomunicaciones con fines ilegales y/o ilícitos, que afecta a los usuarios de telefonía móvil que, al año 2023, representan el 98.8% de la población que corre el riesgo de recibir llamadas categorizadas como fraude, estafa, extorsión u otros. (Considerando información de ERESTEL 2023)	En los últimos años, se ha producido una expansión de la cobertura de los servicios públicos de telecomunicaciones, lo que ha traído consigo una serie de beneficios a la sociedad, impulsando el desarrollo social, educativo y económico; sin embargo, también se viene generando una serie de vulnerabilidades que pueden materializarse y afectar la seguridad y bienestar de las personas. Dicha situación viene siendo aprovechada para la comisión de actividades ilegales y/o ilícitas tales como las llamadas o mensajes de texto (SMS) con fines extorsivos, fraude, el robo o suplantación de identidad de personas o empresas, entre otros. Entre los distintos tipos de afectaciones tenemos al uso ilegal y/o ilícito de los servicios públicos de telecomunicaciones desde establecimientos penitenciarios y centros juveniles y también fuera de estos ámbitos. En ese contexto, como ejemplo de las comunicaciones con fines ilegales y/o ilícitos tenemos el "vishing" y el "smishing", cuyos mecanismos emplean, entre otros, el enmascaramiento del número de origen, tanto en llamadas como en mensajes de texto, para cometer engaños y/o fraudes a través de la obtención de información o el acceso a un enlace peligroso, vulnerando con ello, las redes de telecomunicaciones. Sobre el particular, el "Informe Final del Grupo de trabajo multisectorial de naturaleza temporal denominado mesa técnica para proponer acciones y medidas para fortalecer la confianza digital en el país" indica que "Según una publicación de Fortnet, América Latina y el Caribe sufrieron más de 289 mil millones de intentos de ciberataques en 2021, un aumento del 600% con respecto a 2020 (...). Perú recibió 156 mil millones intentos de ataques, después de México (11.5 mil millones), Brasil (88.5 mil millones) y Colombia (11.2 mil millones)" (Pag. 30). Por su parte, el problema de las extorsiones y otras actividades delictivas coordinadas desde establecimientos penitenciarios y, a su vez, desde centros juveniles, representan una amenaza creciente para la seguridad pública. Las investigaciones(1), tanto periodísticas como policiales han revelado que algunos internos continúan participando en redes criminales desde el interior de estos centros, utilizando comunicaciones no autorizadas para coordinar extorsiones, fraude y otros delitos que afectan a la población. De esta forma, estas actividades ilícitas se han vuelto especialmente complejas de manejar debido al fácil acceso a dispositivos móviles y SIM Cards, los cuales permiten a los internos mantener un flujo constante de comunicaciones hacia el exterior, incluso con restricciones físicas de seguridad.(2)	Sociedad Empresas operadoras Estado	30.06.2025	31.12.2025	Enviar aportes y sugerencias al siguiente correo: air-vmc@mtc.gob.pe	30.03.2025	Se mantiene problema público de la Agenda Temprana 2024

(1) Quinteros, V. M. (2023, 12 de noviembre). Tren de Aragua, cárceles y expansión del crimen transnacional. Ojo Público. <https://ojo-publico.com/4756/tren-aragua-carceles-y-expansion-del-crimen-transnacional>.
(2) Acorde a la identificación del problema público del Decreto Legislativo N° 1688

4	<p>Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones</p> <p>Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Comunicaciones</p>	Ambiental	<p>Altas limitaciones para el despliegue de infraestructura para la prestación de servicios públicos de telecomunicaciones, que afecta a 1.8 millones de habitantes a nivel nacional que no cuentan con estaciones base celular(1) para hacer uso de los servicios públicos de telecomunicaciones, según información reportada por las empresas operadoras al Ministerio de Transportes y Comunicaciones durante el segundo trimestre 2024, debido a que solo el 42.3% de hogares aprueba la instalación de EBC, de acuerdo al INEI (2023).</p> <p>Nota: (1*) Se considera la data de centros poblados (https://www.osiptel.gob.pe/n-147-2023-cd-osiptel/) (1**) Se considera un centro poblado con presencia de EBC si el radio de 3.2km (Carta 0326-DGPRC/2023-Cospitel) alumbra el polígono del centro poblado (Centro poblado urbano cuenta con polígono de área (Osiptel) y para los centros poblados rurales se ha supuesto un área de polígono de 200mt a la redonda de la coordenada geográfica del centro poblado). (1***) EBC al segundo trimestre 2024. Fuente: Empresas Operadoras. Elaboración: DGPRC-MTC</p>	<p>El despliegue de infraestructura de telecomunicaciones ha mantenido una tendencia creciente del incremento de Estaciones Base Celular (EBC), para la prestación de servicios móviles. De acuerdo con More & Gavilano (2020) para una provisión idónea de servicios móviles en el Perú, se necesitarían 60,771 EBC para el año 2025. En este contexto, considerando que hasta el segundo trimestre de 2024 se han reportado 27,836 EBC, se estima que la brecha de EBC asciende a 32,935. Además, de acuerdo a la información reportada por las empresas operadoras al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la tasa de crecimiento anual de EBC para el periodo 2015 - 2017 superan el 12.8%; sin embargo, para el periodo 2019 - 2024 dicho crecimiento no supera el 5%.</p> <p>De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI, 2023), para el 2023, solo el 42.3% de los hogares urbanos a nivel nacional está de acuerdo con la instalación de antenas de telefonía móvil en su zona o barrio, este indicador representa 3.2 puntos porcentuales menos a lo registrado en el 2022; situación que impide un despliegue ordenado de la infraestructura para la prestación de los servicios públicos de telecomunicaciones, poniendo en riesgo el medio ambiente.</p> <p>A la fecha, la Defensoría del Pueblo ha emitido recomendaciones en el Informe Defensorial N° 006-2016- DP/AMASPP/ MA, respecto a la necesidad de contar con un balance entre la evaluación de impacto ambiental en el Perú y los proyectos de inversión sostenibles:</p> <p>https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2018/05/Informe-de-Adjuntia-006-2016-DP-AMASPP/MA-1.pdf https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1969/resumen.pdf</p>	<p>Sociedad</p> <p>Empresas operadoras</p> <p>Estado</p>	30.06.2025	31.12.2025	<p>Enviar aportes y sugerencias al siguiente correo: air-vmc@mtc.gob.pe</p>	30.03.2025	Se mantiene problema público de la Agenda Temprana 2024
5	<p>Dirección General de Programas y Proyectos de Comunicaciones</p> <p>Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Comunicaciones</p> <p>Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones</p> <p>Dirección General de Autorizaciones en Telecomunicaciones</p>	Mejora de calidad regulatoria de los servicios de comunicaciones	<p>Elevado avance tecnológico del sector comunicaciones frente a la regulación impidiendo el desarrollo del sector, que afecta al 99.4% de los hogares del Perú que cuentan con algún servicio público de telecomunicaciones, en las últimas décadas.</p>	<p>Al respecto, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) destacó en un documento titulado "Las tecnologías digitales abren un nuevo futuro" que la revolución digital ha transformado la economía y la sociedad desde finales de los años 80. En primer lugar, se ha desarrollado la economía de Internet, caracterizada por el uso generalizado de Internet y la expansión de las redes de banda ancha. En segundo lugar, se ha desarrollado la economía digital, con un uso más amplio de las plataformas digitales. Actualmente, avanzamos hacia una economía digital basada en modelos de producción y consumo basados en la integración de las tecnologías digitales en todos los aspectos de la economía, la sociedad y el medio ambiente.</p> <p>Sin embargo, el dinamismo tecnológico en el que se sustenta el sector Comunicaciones evidencia, en mayor medida, el desfase existente entre la regulación y el cambio tecnológico, situación que limita el desarrollo eficiente y tecnológico del sector, impactando de forma negativa sobre los procedimientos administrativos relacionados a la prestación de los servicios de comunicaciones y/o la promoción de la formalización de los servicios; tales como: el otorgamiento, renovación y cancelación de concesiones y/o registros, así como también la asignación, administración, gestión, supervisión de los recursos escasos, y otros que, permita su adecuada aplicación. Así, por ejemplo, si bien para promover el uso de tecnologías es necesario ordenar el espectro radioeléctrico para su debida administración y gestión, la normativa vigente limita su implementación.</p> <p>El Perú ha experimentado significativos avances tecnológicos, como la digitalización, la expansión del acceso a internet y la adopción de nuevas tecnologías móviles como el 4G y el 5G. Sin embargo, han surgido desafíos y avances como son la regulación de servicios OTT (Over The Top), la gestión eficiente del espectro radioeléctrico para la implementación de la tecnología 5G, la protección de los usuarios y los derechos digitales, los cuales presentan importantes vacíos legales, particularmente en lo relacionado con el consumo digital. Además, la prestación de servicios públicos de telecomunicaciones se encuentra sujeta a constante innovación tanto en productos, servicios o procesos, sobre todo por su importancia para el uso de tecnologías digitales avanzadas, Internet de las cosas (IoT), computación en la nube, inteligencia artificial, análisis de grandes datos (big data), y así sucesivamente de acuerdo a la evolución tecnológica.</p> <p>El desfase de la regulación y las tecnologías se evidencia como ejemplo en la evolución de la tecnología con la que se prestan los servicios públicos móviles de telecomunicaciones, la cual ha sido muy rápida y significativa. Así se pasó de la primera generación de redes móviles celulares (1G) (1983-1992) que se caracterizó por los grandes y pesados celulares con una calidad de llamadas limitada, a la segunda generación (2G) (1992-1998) que mejoró significativamente la calidad de las llamadas y permitió el envío de mensajes de texto (SMS), con la tercera generación (3G) (1998-2008) en la que se introdujo la capacidad de acceso a internet y la mensajería de redes sociales; y en la cuarta generación (4G) (2008-presente) se mejoró significativamente la velocidad de acceso a internet y la calidad de las llamadas, encontrándonos ahora en pleno desarrollo la quinta generación (5G) que permitirá usos innovadores en prácticamente todas las industrias, sin mencionar que la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) ha publicado el marco aplicable a la formulación de normas y el desarrollo de tecnologías de interfaz radioeléctrica para la sexta generación de los sistemas móviles, conocida generalmente como 6G.</p> <p>Estos desfases pueden generar dos efectos negativos. Por un lado, es probable que los administrados que deseen ejecutar proyectos no regulados se abstengan de llevarlos a cabo debido a que la normativa vigente dificulta su implementación, la encarece o existe incertidumbre sobre las implicancias regulatorias que acarrea dicha ejecución, afectando a los usuarios de los servicios públicos de telecomunicaciones que no podrán ser beneficiados por el uso de dicha evolución tecnológica; y, por otro lado, es probable que un concesionario implemente sin una regulación actualizada, generando un riesgo de afectación a bienes jurídicos relevantes que el Estado protege, como los derechos de los usuarios, la correcta administración del espectro radioeléctrico o la libre competencia.</p>	<p>Sociedad</p> <p>Empresas operadoras</p> <p>Estado</p>	30.09.2025	31.12.2025	<p>Enviar aportes y sugerencias al siguiente correo: air-vmc@mtc.gob.pe</p>	30.03.2025	Se mantiene problema público de la Agenda Temprana 2024

6	Dirección General de Aeronáutica Civil	Operaciones de los Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS)	Inseguridad en el desarrollo de operaciones con sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), que afecta a los usuarios del espacio aéreo (aeronaves tripuladas) y a la población en general, a través de su exposición ante el incremento de los riesgos de ocurrencia de accidentes aéreos y la vulneración de sus derechos fundamentales a la intimidad y la propiedad, durante el periodo del 2023 - 2024	<p>En la actualidad se vienen desarrollando actividades con RPAS de manera informal sin que cuenten con autorización alguna de la DGAC ni de la operación en sí misma ni del personal que la conduce, sin cumplir ningún estándar de seguridad y sin que haya posibilidad de impedirlo en la medida que no existe una regulación vigente y exigible al respecto.</p> <p>Las aeronaves pilotadas a distancia son un nuevo tipo de aeronaves, no tripuladas que son pilotadas desde una estación de pilotaje a distancia y que vienen siendo utilizadas cada vez con mayor frecuencia en diversos ámbitos para usos civiles y comerciales.</p> <p>En la medida que no existe marco legal actualizado, vigente y exigible para este tipo de operaciones, no resulta legalmente exigible ningún procedimiento administrativo para el desarrollo de actividades con RPAS que permita la verificación por parte de la DGAC de las condiciones en que se realizará la operación ni las competencias del piloto remoto que la conduzca.</p> <p>Tal situación genera que en la actualidad se realicen operaciones con RPAS de manera informal, sin cumplir ningún tipo de requerimiento, sin control, sin verificación de competencias, lo que hace inseguras las operaciones con este tipo de aeronaves, constituyendo un riesgo tanto para la operación de otros usuarios del espacio aéreo (aeronaves tripuladas) como para la población en general que puede ver afectados sus derechos fundamentales con su uso (violación a su intimidad, daños a la propiedad).</p> <p>En la medida que la operación insegura con RPAS puede afectar las operaciones aéreas con aeronaves tripuladas, el problema afecta a los explotadores de dichas aeronaves, a explotadores de aeródromos, a proveedores de servicios de navegación aérea y a la ciudadanía en general.</p> <p>La ciudadanía puede verse afectada también por las operaciones con RPAS pues pueden causarles daños personales y patrimoniales.</p> <ul style="list-style-type: none"> - En enero del 2015, un dron impactó en el césped de la Casa Blanca en Washington, D.C. La investigación mostró que antes del impacto, el dron se encontraba en un vuelo descontrolado, por lo que la fiscalía no presentó cargos contra el piloto. No obstante, el incidente destacó un problema de seguridad en la Casa Blanca. (https://www.eleconomista.com.mx/internacionales/Dron-se-estrella-en-la-Casa-Blanca-20150126-0158.html). - En diciembre del 2018 hubo un incidente grave provocado por un dron que paralizó el Aeropuerto de Gatwick en Londres cuando una aeronave no tripulada accedió sin autorización al recinto del aeropuerto y ocupó una trayectoria de vuelo. El incidente alteró durante 3 días el funcionamiento del aeropuerto y afectó a miles de personas generando costos. (Interpol.int. Documento 9COM0433-26-DPL_DroneIncident_Cover_SP.indd) - En junio de 2019, en el aeropuerto Changi de Singapur hubo dos incidentes con drones que interrumpieron el tráfico aéreo durante varias horas, obligaron a cancelar 65 vuelos y afectaron a numerosos pasajeros. Teniendo en cuenta tan solo las noticias publicadas en el primer semestre de 2019, pueden citarse casos en los siguientes lugares: En aeropuertos: • Singapur, Inglaterra, Irlanda, Escocia, Canadá, Alemania, Italia, Dubái, Estados Unidos de América, México, Nueva Zelanda y Noruega. (Interpol.int. Documento 9COM0433-26-DPL_DroneIncident_Cover_SP.indd) - En el 2017 tuvo lugar otro incidente en la provincia canadiense de Quebec. De vuelta a la tierra, una aeronave colisionó con una dron. Por fortuna, la aeronave, que transportaba 8 personas a bordo, solo sufrió daños leves y consiguió aterrizar de forma segura. (https://www.kaspersky.es/blog/drone-incidentes/19492/) - En la Nochevieja del 2016, casi tiene lugar una tragedia cuando un dron impactó contra la torre de observación Space Needle en Seattle, en la que unos pirótecnos estaban preparando un espectáculo de fuegos artificiales. Las aspas del helicóptero, que continuaron rotando un tiempo después del accidente, quedaron muy cerca de un cable que activaba el sistema de lanzamiento. Afortunadamente, los trabajadores pudieron inmovilizar el dron. (https://www.kaspersky.es/blog/drone-incidentes/19492/) - El famoso Flying Scotsman, un tren de pasajeros que recorre las capitales de Inglaterra y Escocia también tuvo un encuentro íntimo con un dron. En el 2016, un mes después de una larga restauración, el tren resultó dañado por una aeronave no tripulada. Un dron que filmaba el tren se chocó con un árbol y su cámara voló hasta uno de los vagones. Nadie salió herido, pero los pasajeros se sobresaltaron ante el estruendo. (https://www.kaspersky.es/blog/drone-incidentes/19492/) - En el 2017, un dron que grababa el Golden State Race Series en Rancho Cordova, California, impactó contra un árbol y cayó a la carretera. Un fragmento del dron quedó atrapado en la rueda delantera de uno de los ciclistas, que sufrió una dura caída. (https://www.kaspersky.es/blog/drone-incidentes/19492/) - En la ciudad de West Hollywood, cerca de Los Angeles, un dron fue el responsable de un apagón eléctrico de tres horas en cientos de hogares. Aunque era de día y había gente por la calle, no hubo heridos, pero unos 650 habitantes de West Hollywood sufrieron los inconvenientes y tuvieron que esperar a la reparación de la línea eléctrica. Los bomberos también bloquearon dos carriles de Sunset Boulevard, donde tuvo lugar la colisión (https://www.kaspersky.es/blog/drone-incidentes/19492/). - Una empresa Suiza llamada Swiss Post, se alió con la muy conocida Matternet para iniciar un programa de entrega de productos a través de drones, sin embargo en el año 2019, tuvieron incidentes con sus equipos que provocaron la cancelación de pruebas hasta nueva orden. El primero de estos errores ocurrió en enero, el equipo estuvo muy cerca de las personas, y a pesar de que no sucedió nada, cancelaron las pruebas hasta abril del mismo año. Luego, en mayo, nuevamente ocurrió un incidente, ocasionado en parte por un problema que hubo con el paracaídas del Dron, y el equipo terminó cayendo cerca de algunos niños que se encontraban en un parque. (https://idc.apddrones.com/seguridad/incidentes-con-drones/) - La Agencia Estatal de Seguridad Aérea de España (AESA) ha constatado que los incidentes producidos por drones en los aeropuertos de toda España se multiplicaron al pasar de 40 casos en 2015 a 163 en 2019. (https://www.elperiodico.com/es/sociedad/20200407/los-incidentes-con-drones-en-aeropuertos-se-multiplican-por-cuatro-en-cinco-anos-7920503) - Desde agosto 2015 hasta enero de 2016 se registraron 582 incidentes con drones sólo en Estados Unidos. (https://www.elmundo.es/tecnologia/2016/03/28/56f8e992e2704e7d198b45db.html) - https://www.abc.es/tecnologia/informatica/soluciones/abc-eeu-registra-casi-600-incidentes-drones-agenas-cinco-meses-201603292119_noticia.html - A principios del mes de marzo 2016, un Airbus 320 de AirFrance que realizaba el trayecto Barcelona-París evitó en el último momento el impacto contra un dron cuando se disponía a aterrizar en el aeropuerto Charles de Gaulle de la capital gala. El dron no tenía autorización para volar en ese punto, (https://www.elmundo.es/tecnologia/2016/03/28/56f8e992e2704e7d198b45db.html). - En agosto de 2006, durante la guerra entre Israel y Líbano, Hizbolá lanzó tres drones Abadi (de fabricación iraní) cargados con entre 40 y 50 kilogramos de explosivo a Israel, siendo derribados por cazas F-1615. Más recientemente, el 21 de septiembre de 2014, Hizbolá realizó una operación de ataque con dron en Arsal (Siria), contra la organización terrorista asociada a Al Qaeda, Jabhat Fateh al-Sham, matando a 23 miembros, siendo considerado el primer ataque con dron armado. (file:///D:/Downloads/Dialnet-ElUsoDeDronesComercialesComoVectoresTerroristas-6467970.pdf) - Del año 2018 a abril de 2023 se han registrado el siguiente número de sucesos, los cuales corresponden a reportes efectuados por CORPAC, que evidencia la incursión de RPAs en espacio aéreo controlado en el Perú destinado a la operación de aeronaves tripuladas: <ul style="list-style-type: none"> o 2018 – 11 sucesos (10 en Lima y 1 en Nazca) o 2019 – 14 sucesos (9 en Lima, 1 en Cusco, Pucallpa, Trujillo, Puerto Maldonado y Piura) o 2020 – 11 sucesos (9 en Lima, 1 en Cusco y Pucallpa) o 2021 – 7 sucesos (4 en Lima, 1 en Cusco, Pucallpa y Chiclayo) o 2022 – 3 sucesos (Chiclayo, Cusco e Ilo) o 2023 (al 30 de abril) – 4 sucesos (Arequipa, Lima, Tumbes y Nazca) <p>Conforme puede observarse, existe evidencia nacional e internacional del problema público descrito en el informe.</p>	Personas naturales y jurídicas que realicen operaciones aéreas con sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS)	30.04.2025	15.12.2025	Con Resolución Ministerial No. 584-2024-MTC/01.02 del 07 de octubre de 2024 se dispuso la difusión del Proyecto de Reglamento de la Ley No 30740 por el plazo de 30 días calendarios	Con fecha 22.11.2024 venció el plazo para la recepción de comentarios	Se mantiene problema público de la Agenda Temprana 2024
---	--	---	---	---	---	------------	------------	--	---	---

7	<p>Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal</p> <p>Dirección General de Autorizaciones en Transportes</p>	Seguridad Vial	<p>Alto índice de siniestralidad vial que afecta aproximadamente a 848,455 de víctimas a nivel nacional, en los últimos 15 años.</p>	<p>De acuerdo con el Global Status Report Road Safety 2018, realizado por la Organización Mundial de la Salud, el Perú ocupa el puesto 107 de 175 países, en víctimas por accidentes de tránsito a nivel mundial y el puesto 15 de 18 países en Latinoamérica. Por su parte, el Global status report on road safety 2023, advierte que el Perú cuenta con una tasa de 13 personas fallecidas por 100 mil habitantes. En el Perú, durante el año 2023, se registraron 87,083 siniestros de tránsito, los cuales generaron un total de 3,316 muertes y 58,000 heridos. Asimismo, del análisis de los índices de siniestros de tránsito recopilado por la Policía Nacional del Perú, se ha verificado que las principales causas de los siniestros viales, son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Imprudencia del conductor: 28.15%. - Exceso de velocidad: 26.41%. - Estado de ebriedad y/o intoxicación: 7.06%. - Causas asociadas al conductor: 65.62%. - Causas asociadas al peatón: 3.42%. - Causas asociadas a la infraestructura y entorno vial: 2.32%. - Causas asociadas a fallas del vehículo u otros: 1.43%. <p>Así también, los siniestros registrados a nivel nacional según hora de ocurrencia presentan una frecuencia mayor entre las 16:00 a 20:00 horas (22.06%). Si bien se deben considerar factores como el cansancio del conductor, falta de fiscalización, entre otros, la reducción de horas de luz y producto de ello la falta de visibilidad, es una de las principales causas del incremento de siniestros en estas horas.</p> <p>Otro aspecto determinado por la información del ONSV es el tipo de vía donde han ocurrido los siniestros viales fatales. Se conoce así, que lideran estos aspectos, las vías nacionales con el 56% de siniestros fatales a nivel nacional. Cabe señalar que en estas zonas se tiene muy escaso alumbrado público por lo que las horas de poca luz son especialmente sensibles a la ocurrencia de siniestros por poca visibilidad.</p> <p>Cabe indicar también que, la ocurrencia de muertes y lesiones por siniestros de tránsito responden también a una secuencia de falencias en el diseño, implementación y funcionamiento del sistema vial. Asimismo, se identifica escasos conocimientos por parte de la ciudadanía con respecto a las normas de tránsito y seguridad vial, resultando indispensable identificar actitudes y comportamientos de los usuarios y usuarias de las vías, por ello, la educación y formación en seguridad vial a ser impartida a todos los ciudadanos, es un factor esencial para mantener una conducta armoniosa de los usuarios de las vías, no obstante, actualmente en los centros educativos básicos regulares, la información sobre el cumplimiento de las normas de tránsito y la concientización de la seguridad vial resulta ser escasa, debido a que actualmente, en el CNEB no se cuenta con un curso específico sobre seguridad vial, lo cual contribuye al desconocimiento de la seguridad vial por parte de los estudiantes y docentes.</p> <p>Al respecto, estudios realizados por la Dirección de Seguridad Vial, han recogido información importante en San Juan de Lurigancho, distrito que registra la mayor cantidad de estudiantes de Educación Básica con 259,444 estudiantes, en 786 locales educativos, a la par de ser el distrito de mayor siniestralidad vial del país durante estos últimos años, registrando 4,372 siniestros de tránsito durante el 2018, involucrando 40 fallecidos y 1,801 lesionados; y 3,895 siniestros de tránsito durante el 2019, con 39 fallecidos y 2,092 lesionados. Asimismo, durante el año 2021 registró 2,542 siniestros de tránsito, con 25 fallecidos y 1,573 lesionados; en el año 2022 se registraron 2,360 siniestros de tránsito, con 26 fallecidos y 1,336 lesionados; mientras que, en el año 2023 se registró 2,392 siniestros de tránsito, con 19 fallecidos y 1,538 lesionados; verificándose la problemática en torno a la falta de educación vial e infraestructura vial segura en los entornos escolares.</p> <p>Por su parte, con respecto a la siniestralidad en vehículos menores (motocicletas, mototaxis, bicicletas, triciclos, vmp, otros), se registraron el 35% de personas fallecidas con estos vehículos, en el año 2023, Lima Metropolitana representa el 21.22% de los fallecidos, seguido de la región La Libertad con 11.77%, Puno con 9.31%, Cusco con 8.54% y Piura con 7.76% de fallecidos, respectivamente, representando el 58.60% de los fallecidos en siniestralidad con vehículos menores.</p>	<p>Personas naturales y jurídicas que prestan servicios de transporte terrestre en todas sus modalidades, los usuarios de estos servicios y peatones.</p> <p>Conductores y usuarios de las vías en general.</p> <p>Autoridades competentes en materia de fiscalización y sanción en materia de tránsito terrestre.</p>	31.05.2025	31.12.2025	<p>Enviar aportes y sugerencias al siguiente correo: onsv@mtc.gob.pe normasvial@mtc.gob.pe</p>	01.04.2025	N/A
8	Dirección General de Asuntos Ambientales	Ambiental	<p>Alta tasa de incumplimiento de requisitos en la presentación de instrumentos de gestión ambiental que afecta aproximadamente al 96% de los expedientes de titulares de infraestructura de transporte en el periodo 2023-2024.</p>	<p>El desarrollo de una infraestructura de transporte sostenible depende del cumplimiento oportuno de los requisitos ambientales y del otorgamiento de la viabilidad ambiental a los proyectos del sector transporte. Sin embargo, durante 2024, un análisis de los instrumentos de gestión ambiental presentados a la Dirección de Evaluación Ambiental de la DGAAM evidenció una alta tasa de incumplimiento, con un promedio del 96% de observaciones en la primera ronda de evaluación de los expedientes presentados, conforme al siguiente detalle:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 100% de los Estudios de Impacto Ambiental Semidetallado (EIASD). • 100% de las Declaraciones de Impacto Ambiental (DIA). • 86% de los Programas de Adecuación y Manejo Ambiental (PAMA). • 100% de los Informes Técnicos Sustentatorios (ITS). • 96% de los FITSA. <p>Para el 2023 (promedio: 96%):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 100% de los Estudios de Impacto Ambiental Semidetallado (EIASD). • 100% de las Declaraciones de Impacto Ambiental (DIA). • 100% de los Programas de Adecuación y Manejo Ambiental (PAMA). • 95% de los Informes Técnicos Sustentatorios (ITS). • 86% de los FITSA. <p>Esta situación afecta directamente la viabilidad de los proyectos al retrasar los procesos de evaluación, comprometer los plazos establecidos y obstaculizar la ejecución eficiente de las obras de infraestructura.</p> <p>Gravedad del Problema:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Impacto en la sostenibilidad ambiental: Los incumplimientos en la presentación de instrumentos de gestión ambiental dificultan la identificación temprana y adecuada de los impactos ambientales y sociales, comprometiendo los principios de sostenibilidad. 2. Retrasos en los proyectos de transporte: La alta tasa de incumplimiento genera demoras significativas en la aprobación de los instrumentos de gestión ambiental, impactando la ejecución de obras clave para mejorar la transitabilidad y el acceso a servicios públicos de transporte. 3. Inadecuada adaptación normativa: Las normativas actuales no consideran las dinámicas específicas del sector transporte, como modificaciones durante la ejecución de proyectos, ajustes en procesos constructivos y paralizaciones. <p>La alta tasa de incumplimiento es una señal clara de que los procedimientos actuales de evaluación de los instrumentos de gestión ambiental necesitan una revisión inmediata para garantizar: Cumplimiento normativo efectivo, Viabilidad ambiental oportuna, Agilizar los procesos de evaluación y aprobación para evitar retrasos en proyectos clave y Sostenibilidad en las obras.</p> <p>Evidencia: https://1drv.ms/x/c/98450d06b5122319/ERkJEUGDUUgJhAaAAAAABH2iQEn_euf6myui-S4A7e-yit7MU</p>	<p>Titulares de proyectos de inversión públicos o privados que se proponen ejecutar (Concesionarias, Provias Nacional, Provias Descentralizado, Gobiernos Regionales, Gobiernos locales, personas jurídicas o personas naturales)</p> <p>Autoridades competentes en evaluación de los instrumentos de gestión ambiental.</p> <p>Población beneficiaria con la ejecución de los proyectos</p>	31.03.2025	30.04.2025	<p>Enviar aportes y sugerencias al siguiente correo: consultasdgaam@mtc.gob.pe</p>	31.03.2025	N/A
9	Dirección General de Asuntos Ambientales	Ambiental	<p>Alto número de emergencias ambientales relacionadas con el transporte terrestre de materiales peligrosos (choques, volcaduras u otros con derrame de materiales), con 70 casos reportados en los años 2023 y 2024, a nivel nacional.</p>	<p>El sector transporte enfrenta una insuficiencia de mecanismos integrados de gestión para emergencias ambientales, lo que genera respuestas tardías e ineficientes ante incidentes que afectan la salud, la seguridad, el medio ambiente y la economía del país.</p> <p>En los años 2023 y 2024, se reportaron 70 emergencias ambientales relacionadas con el transporte terrestre de materiales peligrosos en diversas zonas del Perú. Estas situaciones representan riesgos significativos para la seguridad de las personas, la infraestructura vial, el medio ambiente y las comunidades cercanas. Esto se debe a que el derrame de un material peligroso, debido a las características físico-químicas permitiría su interacción con diversos componentes del ambiente (suelo, agua, aire, entre otros), causando impactos significativos.</p> <p>Evidencia: https://docs.google.com/spreadsheets/d/1EsGVSSV8rRWxU7ZgZgnisdb6iVKZya8HshJha4Jmc/edit?usp=sharing</p>	<p>Titulares de proyectos de infraestructura públicos o privados así como personas naturales y jurídicas que prestan servicios de transporte terrestre.</p>	30.09.2025	31.12.2025	<p>Enviar aportes y sugerencias al siguiente correo: consultasdgaam@mtc.gob.pe</p>	30.06.2025	N/A

10	Dirección de Políticas y Normas en Transporte Ferroviario Dirección de Fiscalizaciones en Transportes Dirección General de Programas y Proyectos en Transportes	Servicio de transporte ferroviario	Altos índices de siniestralidad (accidentes) en los cruces a nivel durante la prestación del servicio de transporte ferroviario en la zona sur del Perú, que generan pérdida de vidas humanas, económicas, entre otras, de las cuales resaltan el arrollo de 40 personas en el periodo comprendido entre el 2021 y el 2024.	De acuerdo a la estadística elaborada por la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Ferroviario, que solicitó información a Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Transportes, sobre los accidentes ferroviarios reportados por los operadores ferroviarios, se evidencia lo siguiente: a. Entre enero del año 2021 y octubre de 2024, se registraron 303 accidentes ferroviarios. b. De los 303 accidentes ferroviarios registrados, de los cuales, 99 corresponden a choque con vehículo, 95 a descarrillamiento, 40 a arrollo de personas y 3 a choque vehículos ferroviarios. Es importante advertir que la población afectada por estos accidentes corresponden a los siguientes criterios: Arrollamientos de personas: 7 personas en el 2021 11 personas en el 2022 9 personas en el 2023 13 personas en el 2024 (hasta octubre de 2024) Tal como se puede visualizar, el rango de tiempo analizado es de 4 años, tiempo en el que se ha visto afectado directamente la población de la zona sur del Perú. De la información proporcionada por las organizaciones ferroviarias, se tiene que la mayor parte (32.7%) de los accidentes ferroviarios que involucran choque con vehículo de tercero, han acontecido en cruces a nivel. En ese sentido, se puede inferir que gran parte de la problemática se concentra en los cruces a nivel con caminos.	Usuarios del servicio de transporte ferroviario Organizaciones y Operadores ferroviarios Gobiernos Regionales y locales	30.05.2025	15.10.2025	¿Cuáles son las principales causas de la colisión de los ferrocarriles contra los vehículos de transporte convencional (público y/o privado)? ¿Qué mejoras podrían implementarse en la señalización y/o medidas de contención, en los cruces a nivel? ¿Qué medidas podrían implementarse para que los principales actores tengan incentivos en el cumplimiento de sus obligaciones? Enviar la respuesta y sugerencias al siguiente correo: normasmultimodal@mtc.gob.pe	15.03.2025	N/A
11	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal Dirección General de Autorizaciones en Transportes Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones de Transporte Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes	Transporte Acuático	Baja calidad en la prestación del servicio de transporte acuático que afecta a toda la población nacional que utiliza el 50% de las vías navegables en inadecuadas condiciones desde el año 2010 a la fecha.	1) Las actuales condiciones de navegación y del parque naviero en la Amazonía ofrecen un deficiente estándar de calidad de servicio en el transporte acuático de personas y mercancías (naves, tiempo, costos y comodidad etc.) que es particularmente grave en zonas aisladas. La mayor cantidad de empresas ofrecen un servicio de transporte irregular (aquél que el administrador presta hacia determinados circuitos turísticos, sin estar sujeto a frecuencias programadas). Ello se extiende al 50% de kilómetros navegables en inadecuadas condiciones latedas ubicadas durante el periodo del año 2020 al 2025. Por lo cual es más complicado el control de los tiempos de zarpe y arribo. La mayor parte de embarcaciones son de gran antigüedad y un diseño que no ofrece las condiciones para prestar un servicio adecuado. Asimismo, se observa en el ámbito del transporte turístico acuático que el servicio es prestado, de forma precaria, ya que, los operadores no cumplen con las horas de zarpe, las rutas turísticas, información sobre el costo y condiciones del servicio, capacitación al personal, etc. Como evidencia se tienen las siguientes referencias: a) Resolución Ministerial N° 1288-2022-MTC/01: Indicadores de Brechas del Sector Transportes y Comunicaciones - Indicadores 20, 21, 22 y 23 https://busquedas.elperuano.pe/dspositivo/NL/2137251-1; b) Política Nacional Marítima 2019-2030, aprobada por Decreto Supremo N° 012-2019-DE. Link: https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-supremo-que-aprueba-la-politica-nacional-maritima-20-decreto-supremo-n-012-2019-de-1839591-1/ 2) Asimismo se identifica una débil rectoría institucional en entidades que participan en el desarrollo del transporte acuático conforme a sus roles y competencias. Es necesario enfrentar el problema público, ya que se requiere un enfoque multinivel que integre múltiples acciones y evitar la superposición de competencias que impiden el acceso a un servicio óptimo. Información adicional sobre la deficiente estándar de calidad en la prestación del servicio de transporte acuático: https://drive.google.com/drive/folders/125Bqlluc1r1T5mNjTZ3aoYVUBNFVcb	Operadores de Transporte acuático Usuarios de los servicios de transporte acuático a nivel nacional.	31.03.2025	30.06.2025	¿En tu localidad se ha presentado inconvenientes con la calidad del servicio de transporte turístico acuático? ¿Qué soluciones recomendarías para mejorar la calidad en el servicio de transporte turístico acuático? ¿Qué propuestas presentarías para mejorar la calidad en el transporte? Enviar la respuesta y sugerencias al siguiente correo: normasmultimodal@mtc.gob.pe	31.03.2025	N/A
12	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal Dirección General de Autorizaciones en Transportes Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones de Transporte Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes	Transporte Acuático	Alta tasa de informalidad en la prestación del servicio de transporte fluvial en la Amazonía, lo cual afecta al 100% de la población usuaria de dicho transporte, desde el año 2011.	En el transporte fluvial existe informalidad en la prestación del servicio en las principales ciudades de la Amazonía, correspondiente al 84% de naves que en la actualidad no presentan permiso de operación. Según el estudio del Consorcio INDESAMAR (2009), el cual reportó que la informalidad en la Amazonía esta sustentada en la existencia de naves operando sin el correspondiente permiso de operación vigente, advirtiendo la existencia de embarcaciones que se encuentran operando sin contar con seguro de responsabilidad civil frente a terceros y contra accidentes vigentes, asimismo se advirtió la existencia de naves que no utilizan los servicios de agenciamento fluvial sin adecuarse a lo establecido por las normas vigentes (exceso de personas en las naves que prestan los servicios). En el 2024 mediante Resolución Ministerial N.º 022-2024-MTC/01 se crea el "Grupo de trabajo para elaborar una estrategia y plan de acción para abordar la problemática de informalidad y siniestralidad en el transporte acuático fluvial y turístico acuático en la Amazonía peruana", al respecto, en dicho Grupo de Trabajo se evidenció la alta tasa de informalidad en la Amazonía, pues a la fecha, existen 7600 naves que cuentan con un certificado de matrícula y seguridad vigente (condiciones necesarias para obtener el permiso de operación); sin embargo, dichas embarcaciones de acuerdo a lo reportado por la DTA del MTC, solo se registran 1200 permisos de operación emitidos, de los cuales hay un porcentaje de embarcaciones que tienen la condición No Apta ubicados durante el periodo del 2024 al 2025. Como evidencia se tienen las siguientes referencias: Se observa Regulación desfasada (Reglamento de Transporte Fluvial, DS. 014-2006-MTC), https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/aprueban-los-veintinueve-29-indicadores-de-brechas-del-se-resolucion-ministerial-n-1288-2022-mtc01-2137251-1/ Permisos de operación otorgados: https://portal.mtc.gob.pe/PortalDTA/reportes/ Estudio de Informalidad en la Amazonía: https://portal.mtc.gob.pe/transportes/acuatico/documentos/estudios/Estudio%20de%20Informalidad.pdf Información sobre Accidentes de transporte Acuático reportados e informalidad: https://drive.google.com/drive/folders/16T4RuxfR_zM2KuZiqRk2MqWz8F3q3q?usp=sharing	Operadores formales de Transporte Fluvial de carga y pasajeros Usuarios de los servicios de transporte acuático a nivel nacional.	30.06.2025	30.09.2025	¿Cuáles son las causas de la informalidad en el transporte fluvial en la Amazonía? ¿Qué soluciones podrían implementarse para mitigar la informalidad en el transporte fluvial en la Amazonía? ¿Consideras que una de las causas de informalidad es la falta de fiscalización en la prestación del servicio de transporte fluvial? Enviar la respuesta y sugerencias al siguiente correo: normasmultimodal@mtc.gob.pe	30.06.2025	N/A
13	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes Dirección General de Asuntos Ambientales	Transporte Acuático	Limitada conectividad en el transporte acuático fluvial en la Amazonía, que afecta al 100% de los usuarios del transporte fluvial, desde el año 2010.	Considerando que el transporte acuático fluvial es el principal medio de transporte de personas, productos de primera necesidad, medicamentos, combustibles, entre otros, en la Amazonía; la precariedad en dicho medio de transporte genera un grave riesgo, el cual se extiende al 19.1% de terminales portuarios fluviales no implementados al 2022, generando: i) falta de conectividad, ii) desabastecimiento de bienes principalmente en las zonas más alejadas de la Amazonía, iii) afectación a la actividad productiva y económica, iv) especulación de precios a consecuencia de la escasez de productos, y v) incremento de accidentes en el transporte fluvial debido a los "malos pasados" (zonas de los ríos que presentan poca profundidad). Asimismo, el comportamiento hidrológico de los ríos es variable, por lo que la magnitud de los caudales máximos y mínimos pueden verse alterados dependiendo de las condiciones hidrometeorológicas, cuya intensidad puede oscilar en extremos, los impactos negativos del déficit hídrico son realmente significativos, en tanto afectan los derechos fundamentales de la población y sus medios de vida por la pérdida de conectividad, desabastecimiento de productos básicos, entre otros, impactando en todos los sectores socioeconómicos e incidiendo en el desarrollo económico de las localidades afectadas. El transporte fluvial en la Amazonía peruana es esencial para la conectividad y el desarrollo económico de la región, ya que los ríos Marañón, Huallaga, Ucayali y Amazonas son las principales vías de transporte de los usuarios. Este sistema de transporte fluvial es clave para el abastecimiento y traslado de recursos en un territorio que depende casi exclusivamente de sus ríos. Las embarcaciones más utilizadas, como barcazas y motochatas, permiten el transporte eficiente de grandes volúmenes de carga general y contenedORIZADA, desempeñando un papel crucial en la economía local y regional. Como evidencia se tienen las siguientes referencias: 1. Decreto Supremo N° 095-2024-PCM, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 13.09.2024, se declaró el Estado de Emergencia en el departamento de Loreto, por peligro inminente ante déficit hídrico. 2. INFORME TÉCNICO N° 8 Comportamiento hidrológico de los ríos Amazónicos en temporada de estiaje", elaborado por el SENAMHI, en época de estiaje el caudal de los ríos amazónicos llega a su punto más bajo, siendo que, de agosto a octubre de 2024, el Amazonas, Huallaga y el Marañón se encuentran "en Alerta Roja, poniendo en riesgo la vida y salud de las personas, con el desabastecimiento de agua, alimentos, vías de comunicación, servicios básicos y dejando aisladas a varias comunidades. 3. Informe N° 168-2024-MTC/18.03. Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 8667/2024-CR, que propone la "Ley que declara de necesidad pública e interés nacional el Proyecto Hidrovía Amazónica: Ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramirza-Iquitos-Santa Rosa; río Ucayali, tramo Pucallpaconfluencia con el río Marañón". 4. Cooperación Técnica No Reembolsable N° ATN/OCC-12056-PE, Documento Técnico "Plan de Desarrollo Hidroviario del Perú".	Operadores y armadores de transporte acuático de carga y pasajeros en la Amazonía. Usuarios de los servicios de transporte acuático de carga y pasajeros a nivel nacional.	20.06.2025	31.12.2025	¿Existen propuestas para mejorar la conectividad en la vía de transporte acuático? ¿Existen servicios de transporte acuático fluvial en tu región? ¿Conoces la regulación que rige el transporte acuático a nivel nacional, es de fácil aplicación? Enviar la respuesta y sugerencias al siguiente correo: normasmultimodal@mtc.gob.pe	20.06.2025	N/A

14	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal Dirección General de Autorizaciones en Transportes	Transporte Acuático y logística de carga asociada al transporte	Marco normativo difuso respecto a la vigencia y el procedimiento para la emisión de las constancias de fletamento y permisos de operación para actividades costa fuera (offshore), que afecta al 100% de operadores de transporte, navieros, y empresas navieras nacionales que requieran la emisión de dichos documentos desde el año 2017 a la fecha.	<p>Respecto al procedimiento de emisión de constancias de fletamento, se debe indicar que, la Ley N° 28583, Ley de Reactivación de la Marina Mercante, a raíz de la publicación de la Ley N° 30580 de fecha 08 de junio de 2017, se modificó el plazo de vigencia de la constancia de fletamento a un plazo de 3 años, prorrogable por 1 año más; siendo que, el Reglamento de la Ley N° 28583, aprobado por D.S. N° 014-2011-MTC establece que la permanencia máxima de naves de bandera extranjera para operar en tráfico nacional o cabotaje es de 6 meses; por lo que, dichas normativa no coinciden en cuanto a la vigencia de constancia de fletamento, afectando al 100% de operadores que requieran solicitar una constancia de fletamento.</p> <p>Mediante Ley N° 30590 se modificó el inciso 7.2 del artículo 7 de la Ley 28583, en cuanto a los plazos máximos para aplicar la excepción de fletar naves de bandera extranjera por parte del naviero o empresa naviera nacional para tráfico nacional o cabotaje; ya que se estableció un plazo máximo de 03 años y prorrogables por 01 (un) año más.</p> <p>Ahora bien, el inciso 7.3 del citado artículo establece que para que el naviero o empresa naviera pueda operar las naves de bandera extranjera debe contar con una Constancia de Fletamento.</p> <p>Por lo que, los artículos 49 y 50 del Reglamento de la Ley N° 28583 (DS 014-2011-MTC) establecen los plazos de atención y requisitos que deben presentar los navieros o empresas navieras para la emisión de la constancia de fletamento operar naves de bandera extranjera en tráfico nacional o cabotaje; siendo que, no se ha evaluado si las condiciones y/o requisitos son suficientes para emitir una constancia de fletamento con el plazo establecido por la Ley N° 30580.</p> <p>Por su parte, el artículo 52 establece que mediante la Constancia de Fletamento las naves de bandera extranjera que opere en aguas peruanas en tráfico nacional o cabotaje podrán hacerlo por un periodo no mayor de seis (6) meses a partir de la fecha de expedición de la respectiva constancia de fletamento; siendo que el mismo no se encuentra en concordancia con la modificación dada por la Ley N° 30580.</p> <p>Asimismo, no se ha establecido un procedimiento administrativo sobre la obtención de una Constancia de Fletamento con el nuevo plazo mayor o si los requisitos establecidos en el Reglamento de la Ley N° 28583, que debe contar la nave de bandera extranjera para prestar el servicio dentro de un plazo mayor y las contingencias sobre el mismo.</p> <p>A modo de ejemplo, de acuerdo con el reporte de la Dirección de Autorizaciones de Transporte Acuático, desde el 2021 se han emitido 82 Constancias de Fletamento con un plazo menor a 6 meses, y 51 Constancias de Fletamento con el plazo mayor de 6 meses; siendo que muchas de las naves autorizadas volvieron a presentar sus solicitudes para contar con el plazo máximo de 6 meses o nuevas constancias de fletamento por ya había transcurrido el plazo de 6 meses.</p>	Operadores de transporte, navieros y empresas navieras nacionales	30.06.2025	30.10.2025	<p>¿Cuáles son los documentos de una nave de bandera extranjera requeridos por vuestra empresa antes de firmar un contrato de fletamento?</p> <p>¿Cuáles son los plazos promedios para contar con la autorización de DICAPI y OSINERMIN?</p> <p>¿Cuáles son los procedimientos administrativos que se requiere para que las naves de bandera extranjera puedan prestar el tráfico nacional o cabotaje?</p> <p>¿Cuánto es el plazo máximo del contrato de fletamento de nave de bandera extranjera?</p> <p>¿Cuántas operaciones mínimas realiza con una nave de bandera extranjera?</p> <p>¿Cuántas operaciones de apoyo logístico propio y/o a terceros mínimo realiza con una nave de bandera peruana y/o extranjera?</p> <p>¿Cuáles son los procedimientos administrativos que se requiere para que las naves de bandera extranjera puedan prestar el</p>	30.06.2025	N/A
15	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal Dirección General de Autorizaciones en Transportes	Transporte Acuático y logística de carga asociada al transporte	Alta incertidumbre frente a la cobertura e indemnización de la póliza de seguro, que afecta al 89% de agentes de carga internacional que realiza operaciones logísticas a nivel nacional desde el año 2017 a la fecha.	<p>De acuerdo al reporte de autorizaciones de la Dirección de Autorizaciones de Transporte Acuático - DTA al 28/11/2024, se cuenta con 503 autorizaciones de Agentes de Carga Internacional - ACI; siendo que, de las mismas 448 ACI cuentan con pólizas de seguros de aseguradoras extranjeras, representando el 89% del total, y sólo 55 ACI cuentan con una aseguradora peruana, desde el año 2019. Dicha problemática si viene generando, porque la póliza de seguros de transporte de carga no establece las coberturas y sus respectivos montos mínimos, lo cual genera que las aseguradoras peruanas no puedan ofrecer dicho seguro o el administrado pueda contratar una póliza específica, teniendo en cuenta que el mismo es un seguro obligatorio.</p> <p>Lo cual genera incertidumbre frente a la ocurrencia de una contingencia o ser un desincentivo para los usuarios del servicio del ACI o para el mismo ACI; además los usuarios no tienen claro cuáles serán los pagos por el resarcimiento de daño causado y los ACI frente a posibles pagos para resarcir el daño que se pueda ocasionar.</p> <p>Al respecto, precisar que las coberturas de la póliza de seguros de transporte de carga no se encuentran determinadas en el literal b) del inciso 72.2 del artículo 72 del Reglamento de la Ley N° 28583 (DS 014-2011-MTC) u otro documento normativo. Asimismo, se cuenta con un comunicado del Ministerio de Transporte y Comunicaciones en el cual se detalla las coberturas de forma general e indicando que las mismas se pueda contratar de forma total o parcial, siendo que no se establece el monto a reparar por cada daño indicado, además de no ser un documento que pueda contener una norma de esa naturaleza.</p> <p>Adicionalmente, debemos indicar que de acuerdo a la Octava Disposición complementaria Final y Modificatoria de la Ley N° 29946, Ley del Contrato de Seguro establece que los seguros obligatorios deberán ser contratados con empresas de seguro constituidas en el Perú y debidamente autorizadas por la Superintendencia Nacional de Banca y Seguros; sin embargo, a la fecha el 89% de los Agentes de Carga Internacional – ACI cuentan con pólizas de seguros de una empresa aseguradora extranjera.</p> <p>Por otro lado, resulta importante establecer la obligación de mantener la póliza de seguro vigente, ya que, en caso de mantenerse vigente y ocurra una contingencia, esta pueda ser coberturada y los ACI y sus clientes cuenten con la certeza que se podrá activar la póliza de seguro y el riesgo estará protegido, con lo cual los daños se verán minimizados; adicionalmente, resulta importante establecer las condiciones de las autorizaciones durante su vigencia frente a los usuarios del servicio así como otra entidades competentes en materia de comercio exterior.</p>	Operadores logísticos, de transporte, agentes de carga internacionales, propietarios y generadores de carga	30.07.2025	30.10.2025	<p>¿Cuáles son las coberturas de una póliza de seguro para operaciones logísticas internacionales en el Perú?</p> <p>¿Existen pólizas de seguros para las operaciones de transporte de carga internacional?</p> <p>¿Cuáles son las posibles contingencias que una asegurado no se encuentre supervisada por la SBS?</p> <p>¿Han realizado el trámite de ejecución de la póliza de seguro ante la aseguradora extranjera?</p> <p>¿Han realizado cotizaciones sobre la póliza de seguro de transporte de carga con aseguradoras peruanas?</p> <p>Enviar la respuesta y sugerencias al siguiente correo: normasmultimodal@mtc.gob.pe</p>	30.07.2025	N/A
16	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes	Logística asociada al transporte	Desigualdad de oportunidades en el mercado de transporte de carga, que afecta al 80% de empresas de transporte terrestre de carga y a operadores de cabotaje, durante los últimos 5 años.	<p>Respecto al transporte terrestre de carga, se tiene un sector atomizado, donde más del 80% son micro y pequeñas empresas, las cuales, debido a que cuentan con flotas reducidas de vehículos (entre 1 y 5), se ven impedidas de poder tener una mayor participación en el mercado y satisfacer la demanda de las empresas generadoras de carga que, generalmente, requieren de mayores flotas de vehículos.</p> <p>Según los últimos datos disponibles (2022), del total de empresas de transporte por carretera, el 63.5% de empresas posee 1 vehículo (los denominados Hombres - Camión), y el 33.4% posee de 2 y 10 vehículos. Si sumamos todas aquellas empresas que tienen menos de 5 vehículos, el porcentaje sube a 92.2%. Adicionalmente, en cuanto a la antigüedad vehicular, cabe indicar que, para el año 2023, se registraron 132500 empresas de transporte de carga, y 358 653 vehículos de carga, la proporción de la antigüedad del parque automotor del servicio de transporte de carga que se realiza por carretera se distribuye de la siguiente manera:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 23.7%: Unidades que tienen entre 1 a 5 años. - 27.5%: Unidades que tienen entre 6 a 10 años. - 22.5%: Unidades que tienen entre 11 a 15 años. - 5.9%: Unidades que tienen entre 16 a 20 años. - 3.3%: Unidades que tienen entre 21 a 25 años. - 5.6%: Unidades que tienen entre 26 a 30 años. - 11.6%: Unidades que tienen más de 30 años <p>Con fecha 13 de setiembre de 2018 se promulgó el Decreto Legislativo N° 1413 con la finalidad de crear un nuevo régimen donde se incluyó la excepción temporal de 3 años a fin de exceptuar la obligación de contar con el requisito de constitución en el país y de obtener el correspondiente permiso de operación.</p> <p>Entonces, al analizar el tráfico de carga de cabotaje durante los años 2020-2022, periodo de la excepción del Decreto Legislativo N° 1413, se identificó que el tráfico de carga de cabotaje en terminales marítimos de uso público presentó un comportamiento creciente; sin embargo, este representó poco más del 1% del tráfico total de carga en terminales marítimos de uso público.</p> <p>Asimismo, de acuerdo con el estudio de CEPLAN "Actividad portuaria: impactos y oportunidades para el desarrollo nacional", si bien hubo un incremento de naves habilitadas durante el periodo de la excepción (ascendiendo a 54 naves habilitadas), sólo 25 naves realizaron operaciones de cabotaje entre 2019 y 2022. Tras la excepción, las naves habilitadas se redujeron a solamente 15, de las cuales sólo 3 realizaron operaciones de cabotaje entre agosto de 2022 y 2023.</p> <p>Entonces, si bien con la Ley N° 32049 fomenta el desarrollo del cabotaje marítimo en el Perú al eliminar la exclusividad para empresas nacionales en este servicio, aún es latente la limitación para que las operaciones de cabotaje se incrementen sistemáticamente, debido a complicaciones para la consolidación de la carga marítima, razón por la cual se limita la participación de las empresas navieras y otros vinculados al transporte en tráfico de cabotaje.</p> <p>Como evidencia se tienen las siguientes referencias: 1. Acuerdos/ Actas en el marco de la Mesa Técnica para la solución del transporte de carga trabajada con gremios de transportistas.</p>	Operadores logísticos, agentes de carga y del transporte terrestre de carga. Pobladores de ciudades portuarias y aledañas. Entidades públicas y población en general	30.06.2025	30.10.2025	<p>¿Qué medidas podrían implementarse para promover la participación de los mypes en la logística de carga?</p> <p>¿Considera que los procedimientos para la obtención de certificaciones y pólizas son celeres, claros y específicos?</p> <p>Enviar aportes y sugerencias al siguiente correo: normasmultimodal@mtc.gob.pe</p>	30.06.2025	N/A

			<p>2. Anuario Estadístico 2023, Capítulo 7, Transporte terrestre: https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/5871728-anuario-estadistico-2023</p> <p>3. Encuesta Nacional de Logística 2020. En: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4331508/Encuesta%20Nacional%20de%20Log%C3%A1stica%202020.pdf?v=1681934904</p> <p>4. Guía de orientación al usuario del transporte terrestre. En: https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Guia_Transporte_Terrestre_13072015.pdf</p> <p>5. Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032</p> <p>6. Estudio "Análisis del mercado del transporte carretero de cargas en el Perú" (BID-MTC, 2023).</p> <p>7. Ley N° 32049, Ley que complementa y modifica el Decreto Legislativo N° 1413 Decreto Legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga. chrome-extension://efaidhbmhbncpajpgcliefndmkj/https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/MTkzMzE4/pdf</p> <p>8. Decreto Supremo N° 027-2024-MTC, que aprueba el Plan Nacional de Desarrollo Portuario. chrome-extension://efaidhbmhbncpajpgcliefndmkj/https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/7433317/6332727-plan-nacional-de-desarrollo-portuario-2024-2030.pdf?v=1735419297</p>							
17	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes	Logística asociada al transporte	<p>Elevados costos logísticos asociados al deficiente desarrollo del sistema de plataformas logísticas, lo cual afecta al 100% de los transportistas de carga, a los dueños de carga y consecuentemente a los usuarios finales; desde el año 2018 a la fecha.</p> <p>El principal problema que enfrenta al sector productivo es el alto costo logístico en el transporte asociado al movimiento de mercancías desde la zona de producción hasta el puerto marítimo, al aeropuerto internacional o paso de frontera internacional desde donde será exportado o hasta los lugares de consumo interno como mercados mayoristas/minoristas o el propio consumidor. En el año 2023, el gasto en transporte de carga por el modo carretero ascendió a S/ 25 202 millones a nivel nacional. Los sectores que registraron los mayores gastos en transporte fueron comercio, minería y agricultura. De este modo, la cadena logística de transporte y distribución se encuentra debilitada, siendo que no solo se trata del traslado de mercancías de un lugar a otro, sino de un proceso estratégico que busca integrar todos los eslabones de la cadena (producción, transformación, comercialización, distribución y consumo) con la finalidad de reducir los costos logísticos para la empresa y la población, y aumentar la satisfacción de los compradores en mercado nacional e internacional y establecer los mejores niveles de competitividad.</p> <p>En ese marco, el MTC ha impulsado diversos planes que en conjunto han aportado una visión integral del sistema logístico y del transporte, los cuales han sido tomados como referencia para el desarrollo de regulación e implementación de proyectos, como es el caso del Reglamento del Sistema de Plataformas Logísticas, que tiene por objeto establecer las definiciones, clasificación y lineamientos que faciliten el adecuado uso y desarrollo de las plataformas logísticas de titularidad del Estado que conforman el Sistema de Plataformas Logísticas (SPL), así como precisar las atribuciones y funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) respecto a la planificación, gestión, regulación, fiscalización y evaluación del SPL, con el propósito de optimizar el funcionamiento integral del transporte y la logística de la carga en el país.</p> <p>Por su parte, el Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032 (PNSILT), herramienta de planificación estratégica del sector en el cual se detallan las necesidades, oportunidades de desarrollo, acciones e inversiones en infraestructura y servicios de transporte y logística identifica 35 Plataformas Logísticas, de las cuales 05 se encuentran en el Corto Plazo (CP), 13 en el Mediano Plazo (MP) y 17 en el Largo Plazo (LP); entre ellas, los Antepuertos de Callao y Paíta. Por otro lado, respecto de los Truck Center, prioriza la intervención de 54 proyectos de este tipo, de los cuales el CP se requiere la implementación de 10 CP, 13 en el MP y 29 en el LP a nivel nacional, intervenciones que a la fecha se encuentran pendientes de gestionar por el Sector.</p> <p>En la última década los avances han sido insuficientes para concretar la implementación de proyectos, muestra de ello, es que de las plataformas mencionadas previamente, se ha concretado la convocatoria de consultoría para la elaboración del estudio de preinversión a nivel de perfil del proyecto creación de producción y mejoramiento de vías de acceso del para la del Antepuerto de Paíta. Encontrándose pendiente el desarrollo, ejecución y funcionamiento de este tipo de proyectos planificados e identificados por el Sector.</p> <p>De igual forma, resulta pertinente establecer a las regiones como ámbitos de planificación integral de la logística y el transporte de carga. Para ello, se plantea la implementación de los denominados Planes Logísticos Regionales que posibilitarán el encuentro de los diversos niveles de la administración (nacional, regional y local) con los sectores privados implicados, y serán adaptados a las condiciones específicas de cada departamento, teniendo en cuenta niveles de información y diagnóstico difícilmente accesibles a la planificación a escala nacional.</p> <p>En ese contexto, se evidencia una brecha la planificación y la implementación del Plan, por lo cual es necesario realizar un ajuste no solo a los procesos de programación sino también a los componentes jurídicos que en conjunto permitan habilitar a iniciativas privadas y Gobiernos Regionales, la ejecución de las plataformas logísticas identificadas en el PNSILT, complementarias a las de titularidad del Estado, manteniéndose la planificación, regulación, fiscalización y evaluación del SPL a cargo del MTC.</p> <p>Al 2024, a nivel nacional, no se ha implementado ninguna plataforma logística identificada en el Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística al 2032.</p> <p>Como evidencia se tienen las siguientes referencias:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Reuniones de articulación con el GORE Pura, ZED Paíta, ZED Ilo, en cuyo marco se especifica la disposición para la formulación y/o ejecución del proyecto denominado Antepuerto de Paíta.* 2. Carta N°001-2023-CCR-RSC-ASFP-GORE/CALLAO / Asunto: Solicito interceder una mesa de diálogo con el MTC con la Sociedad Civil del Callao, Ref: Licitación Pública - SM-N°03-2021-MTC/10-1 "Creación del Antepuerto del Callao y Mejoramiento de vías de acceso al puerto y antepuerto - CUI N°249561". 3. Oficio N°0049-2023-GRO/RTYC. (Antecedente numeral 2) 4. Oficio 0298-2023-APN-PD-LPS/Asunto - Propuesta de zona de estacionamiento para camiones de carga 5. Carta 010-2023-NG-SG / New Age Centro Logístico SAC - Antecedente numeral 4. 6. CONUDFI 035-2023/P / Solicita reunión para presentarle una propuesta de Antepuerto den la Zed Paíta. 7. Oficio 003-2021-PJAZED ILO / Solicita incluir Zonas Especiales de Desarrollo en Sistema de Plataformas Logísticas. 	Personas naturales y jurídicas que desarrollen servicios de transporte de carga.	30.06.2025	30.10.2025	<p>¿Existe interés del sector privado y/o gobiernos regionales de intervenir en plataformas logísticas?</p> <p>¿Han identificado una brecha en infraestructura logística que deba de ser intervenida en el corto plazo?</p> <p>¿Consideras que un periodo experimental con flexibilización de algunas normativas pueda promover la consolidación del transporte de carga y pasajeros en tráfico de cabotaje?</p> <p>Enviar aportes y sugerencias al siguiente correo: normasmultimodal@mtc.gob.pe</p>	30.06.2025	N/A	
18	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal	Transporte Terrestre	<p>Alta informalidad en el transporte terrestre, que afecta diariamente a más de 1 millón de conductores y 17 millones de pasajeros a nivel nacional; incrementando riesgos de seguridad, afectando al transporte formal por la competencia desleal y obstaculizando el proceso de fiscalización durante la última década.</p> <p>La alta informalidad en el transporte terrestre constituye uno de los problemas más críticos del sistema de movilidad urbana en el Perú. Según datos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se estima que aproximadamente el 70% de las unidades de transporte público que operan en la capital lo hacen de manera informal, lo que equivale a más de 350,000 vehículos en circulación diaria sin contar con autorizaciones, seguros o estándares de calidad adecuados. Asimismo, la Confederación de Transportistas Terrestres del Perú estima que alrededor del 89% del transporte interprovincial es total o parcialmente informal y que de las empresas autorizadas tendrían prácticas inadecuadas.</p> <p>La informalidad en el transporte terrestre genera serias consecuencias. Las infracciones F.1, impuestas a quienes realizan actividades de transporte sin la debida autorización, son un reflejo de este fenómeno. Entre 2017 y el primer trimestre de 2020, la SUTRAN impuso 16,610 actas de control de infracción F.1, con un incremento significativo en el caso del transporte de personas. Esto resalta la magnitud del problema y la dificultad en el proceso de fiscalización.</p> <p>Entre 2018 y 2019, se observó un crecimiento del 29.3% de vehículos asociados a la prestación del servicio de transporte terrestre informal de personas. De otro lado, durante el año 2019 se identificó la existencia de 158 infraestructuras y 70 paraderos donde embarcan personas en servicios de transporte informal y al 2020, 65 cocheras informales. De otro lado, durante el año 2019 se identificó la existencia de 158 infraestructuras y 70 paraderos donde embarcan personas en servicios de transporte informal. Adicionalmente, al 2020 la SUTRAN identificó 65 cocheras informales desde donde se realiza transporte informal.</p> <p>La informalidad contribuye en gran medida a agudizar la problemática de los servicios de transporte terrestre de personas, debido a que se compite deslealmente con los servicios formales al no incurrir en todos los costos de transporte (personal, mantenimiento de unidades, seguros y otros), promoviendo sobreoferta, sin cumplir con las exigencias técnicas y de seguridad para el servicio, y sin tener frecuencias ni rutas definidas, lo que afecta negativamente el ordenamiento del sistema de transporte a nivel nacional. La presencia de transportistas piratas o informales agudiza el círculo vicioso de una competencia basada en precios bajos con poca preocupación por la calidad y la seguridad de los servicios. La participación de las flotas informales también intensifica el problema de asimetría de información, ya que los usuarios por privilegiar la obtención de bajos precios no evalúan correctamente las diferencias de riesgos entre utilizar servicios formales o informales.</p> <p>Se debe tener en consideración que la informalidad es un fenómeno transversal a la economía peruana. Se han presentado diversas explicaciones en relación a la informalidad, siendo la evidencia internacional consistente en señalar que las unidades productivas informales son menos productivas, por lo que una política de tipo represiva no consigue formalizarlos sino expulsarlos del mercado, limitando aún más la oferta. En el caso del transporte informal, la evidencia señala que este muchas veces conecta a poblaciones en espacios no cubiertos por el servicio formal, además de ofrecer un servicio diferenciado más acorde a las preferencias y necesidades de los usuarios. El transporte, en tal sentido, tiene un impacto muy relevante en el desarrollo, en especial en zonas rurales, donde predomina el transporte informal.</p> <p>Fuentes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Política Nacional de Transporte. Primer entregable: Enunciación, estructuración y situación actual del problema público 2. Ideele - ¿Cómo reducimos la informalidad del transporte público en Lima? (https://revistadeele.com/ideele/content/%C2%BF%C3%83mo-reducimos-la-informalidad-del-transporte-p%C3%BAblico-en-lima) 3. Infobae - La informalidad y el caos prevalecen en las carreteras de Lima: Empresas concesionarias exigen el cumplimiento del contrato por parte del Estado (https://www.infobae.com/par/2024/03/11/la-informalidad-y-el-caos-prevalecen-en-las-carreteras-de-lima-empresas-concesionarias-exigen-el-cumplimiento-del-contrato-por-parte-del-estado/) 4. Gob.pe - Golpe a la informalidad: 758 vehículos que circulaban en las rutas de los corredores fueron enviados al depósito en 2024 (https://www.gob.pe/institucion/atn/noticias/963621-golpe-a-la-informalidad-758-vehiculos-que-circulaban-en-las-rutas-de-los-corredores-fueron-enviados-al-deposito-en-2024) 	Usuarios de los servicios de transporte público terrestre, en especial aquellos usuarios de los servicios informales puesto que se exponen a accidentes y/u otros siniestros.	30.06.2025	31.12.2025	<p>¿Por qué considera que es un problema que a lo largo del tiempo no ha tenido solución? ¿Cuál es el motivo por el cual utiliza transporte informal, tipo autos colectivos? ¿Con qué frecuencia utiliza dicho transporte? ¿De qué manera la informalidad en el transporte informal afecta su vida personal y/o laboral? ¿Qué soluciones podrían implementarse para reducir la informalidad en el transporte público terrestre en Lima Metropolitana?</p> <p>¿De qué forma la informalidad en el transporte urbano afecta los tiempos de viaje o la seguridad en los trayectos diarios? Enviar aportes y sugerencias al siguiente correo: normasvial@mtc.gob.pe</p>	31.05.2025	N/A	

			<p>5. La Porta, R., & Shleifer, A. (2014). Informality and Development. <i>Journal of Economic Perspectives</i> 28(3), 109-126. https://doi.org/10.1257/jep.28.3.109</p> <p>6. Cervero, R., & Golub, A. (2007). Informal transport: A global perspective. <i>Transport Policy</i> 14(6), 445-457. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.04.011</p> <p>7. Roca, S., & Simatupak, L. (2020). Understanding informality in the intercity Passenger ground transport market: A stylized model and policy implications. <i>Transport Policy</i> (99), 375-384 https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.09.001</p> <p>8. Ulysea, Gabriel (2020). Informality: Causes and Consequences for Development. <i>Annual Review of Economics</i> 12, 525-546. https://doi.org/10.1146/annurev-economics-082119-121914</p> <p>9. Starkey, P Hine, J (2014) Poverty and sustainable transport. How transport affects poor people with policy implications for poverty reduction. A literature review. UN Habitat https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/17677Poverty%20and%20sustainable%20transport.pdf</p>							
19	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal	Tránsito y Transporte Terrestre	<p>Dificultad en la dsuasión de la comisión de infracciones de tránsito, habiéndose devuelto o anulad más de 44 mil papeletas entre el 2018 y 2022 (cifras del SAT).</p> <p>En el periodo 2022, según la información del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se registraron 1,040,214 infracciones de tránsito. Es de conocimiento que la imposición de dichas papeletas es levantada de manera manual por la Policía Nacional del Perú asignada al control de tránsito. No obstante, frente a ello, se presentan ciertas casuísticas con errores que invalidan la infracción impuesta. El SAT reportó que entre el año 2018 y 2022, se registraron más de 3,124,369 papeletas, de ellas, más de 44 mil (1.5%) papeletas fueron devueltas y/o anuladas por inconsistencia en el registro (a causa de una duplicidad de numeración de papeleta, datos ilegibles, llenado incompleto, entre otros).</p> <p>Con respecto a las papeletas devueltas, según información del SAT, en el periodo del 2018 al 2022, se contabilizaron 20,620. Ello conlleva a revisar el proceso actual, el cual se realiza de forma manual, e identificar estas particularidades que impiden que la sanción sea efectiva. En el caso de las papeletas anuladas, según la información del SAT se tuvo un total 23,447 anuladas, entre los años 2018 a 2022. Siendo la clasificación Muy Grave (M) la que acumula el mayor porcentaje con 53.7% papeletas anuladas.</p> <p>Entonces, si bien las papeletas devueltas y anuladas representan un pequeño porcentaje respecto a las registradas, los montos son significativos y elevados para el proceso de sanción efectiva. Además, las dificultades en el llenado de las papeletas físicas pueden incidir en la calidad de la emisión de las mismas, lo que conlleva a un mayor número de papeletas devueltas o anuladas por errores. La devolución limita la buena praxis del ejercicio, así como también imposibilita la identificación de conductores infractores en las vías. Dicha situación crea una carga adicional para el sistema, retrasando aún más la remisión de las infracciones.</p> <p>Asimismo, la demora en la remisión de papeletas de infracción de tránsito en el Perú es una cuestión que afecta significativamente a los ciudadanos y al sistema de tránsito en general. En primer lugar, el hecho de que las infracciones se emitan en formato impreso puede ser un factor contribuyente a la demora en la remisión. Por otro lado, la consecuencia de la demora en la remisión de papeletas es el retraso en el procedimiento administrativo sancionador y la pérdida de oportunidad para que los ciudadanos puedan acogerse al incentivo de pronto pago o presentar su descargo dentro del plazo establecido. Esto puede resultar en sanciones más graves o en la imposibilidad de presentar una defensa adecuada, afectando la justicia y la equidad en el sistema de tránsito. Además, también puede tener un impacto negativo en la percepción de la ciudadanía hacia las autoridades y el sistema administrativo, generando desconfianza y frustración.</p> <p>Fuente: Exposición de Motivos del Proyecto de Decreto Supremo que Modifica el Reglamento Nacional De Tránsito Aprobado por el Decreto Supremo N° 033-2001-MTC y otras disposiciones</p>	Los usuarios de las vías (peatones, ciclistas, personas de tercera edad, niños, etc.) y conductores.	29.08.2025	31.12.2025	<p>¿Qué ha ocurrido en los últimos tres años con relación a los errores materiales presentes en las papeletas de infracción? ¿Cuál ha sido el motivo que ha ocasionado que procedimientos de ebriedad del conductor sean declarados nulos? ¿Cuál es la consecuencia de que las papeletas de tránsito sean declaradas nulas por errores materiales y procedimientos inadecuados respecto al estado de ebriedad? ¿Qué herramienta se puede aplicar para evitar que se cometan errores materiales en el llenado de una papeleta electrónica?</p> <p>Enviar aportes y sugerencias al siguiente correo: normasvial@mtc.gob.pe</p>	29.06.2025	N/A	
20	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal	Transporte Terrestre	<p>Alto nivel de deficiencia en la gestión de infraestructura vial que genera condiciones inadecuadas y que afectan al 52.3% de la Red Vial Nacional, 78.9% de la Red Vial Departamental, 86.7% de la Red Vial Vecinal, que inciden en el 63% de la población el acceso a servicios públicos, en general y reduce la competitividad del país en los últimos 5 años.</p> <p>El alto nivel de deficiencia en la gestión de condiciones inadecuadas de la infraestructura vial en Perú afecta gravemente el desarrollo económico y social del país, limitando el acceso a servicios públicos básicos y reduciendo su competitividad a nivel global. Según el Diagnóstico de Brechas de Infraestructura del MTC (2024), se estima que:</p> <p>El 52.3% de la Red Vial Nacional (RVN) presenta condiciones inadecuadas.</p> <p>La situación es aún más crítica en la Red Vial Departamental (RVD), donde el 78.9% de la infraestructura no cumple con los estándares mínimos requeridos.</p> <p>En la Red Vial Vecinal (RVV), este porcentaje asciende al 86.7%, lo que impacta directamente en las zonas rurales y periurbanas.</p> <p>Estas deficiencias no solo dificultan la conectividad y la movilidad de las personas, sino que también restringen el transporte eficiente de bienes y servicios. Como resultado, las poblaciones más vulnerables enfrentan problemas para acceder a servicios esenciales como educación, salud y mercados laborales. Por su parte, Pachas y Sanchez (2022) concluyen que: "el deterioro de la infraestructura vial influyendo de manera negativa a la seguridad vial ante sucesos de accidentes de tránsito"</p> <p>A nivel macroeconómico, esta situación reduce la productividad, incrementa los costos logísticos y obstaculiza el desarrollo del comercio interno y externo.</p> <p>La competitividad del Perú en el contexto internacional también se ve comprometida. De acuerdo con el Índice de Competitividad Global del Foro Económico Mundial, la calidad de la infraestructura de transporte es un factor clave que afecta la capacidad de los países para integrarse en cadenas de valor globales. La falta de inversión adecuada en mantenimiento y modernización de la infraestructura vial agrava las disparidades regionales y limita el crecimiento sostenible.</p> <p>Fuente: https://www.gob.pe/institucion/mininter/informes-publicaciones/3850092-diagnostico-de-brechas-de-indicadores-de-infraestructura-2024-2026 https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/102078/Pachas_CNJ_Sanchez_CEA-SD.pdf?sequence=4</p>	Usuarios y prestadores del servicio de transporte terrestre y ciudadanía en general	30.06.2025	31.12.2025	<p>¿En qué medida la falta de vías adecuadas genera dificultades para acceder a servicios esenciales como salud, educación o mercados laborales? ¿Qué tan frecuente es que los problemas de infraestructura vial afecten las actividades diarias, como trabajar o estudiar? ¿En qué medida la falta de mantenimiento en las carreteras locales afecta la calidad de vida? ¿De qué manera? ¿Qué tan seguro es transitar por las carreteras de las distintas regiones? ¿Qué o retrasos o costos adicionales se generan debido al mal estado de las vías? ¿Cómo la calidad de la infraestructura vial actual impacta negativamente el transporte de bienes y servicios? ¿Cómo la mejora de la infraestructura vial podría aumentar las oportunidades laborales y económicas? ¿Cómo se verifica la calidad del mantenimiento vial en las distintas localidades?</p> <p>Enviar aportes y sugerencias al siguiente correo: normasvial@mtc.gob.pe</p>	31.05.2025	N/A	
21	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal	Transporte Terrestre	<p>Limitada accesibilidad a servicios de transporte para personas con discapacidad en zonas urbanas y rurales del país que afecta a 1.6 millones de personas que dependen de condiciones adecuadas para garantizar su movilidad y calidad de vida, dicha situación dificulta el ejercicio de sus libertades, como el acceso al empleo y a servicios de salud, además de incrementar el gasto en transporte y el riesgo de accidentes, problemática que se ha agravado en los últimos siete años (2017-2024).</p> <p>Según el Plan Nacional de Accesibilidad 2018-2023, en el Perú, aproximadamente 1.6 millones de personas con discapacidad dependen de condiciones de accesibilidad adecuadas para garantizar su movilidad y calidad de vida. Sin embargo, la falta de infraestructura accesible y servicios de transporte inclusivos incrementa significativamente el riesgo de accidentes y limita las oportunidades de desarrollo de esta población.</p> <p>Este problema también tiene una repercusión económica notable. Los costos de transporte accesible suelen ser significativamente más altos en comparación con los pasajes del transporte público regular, lo que dificulta su uso frecuente. Un viaje de ida y vuelta para personas con discapacidad puede ser hasta el doble de costoso, afectando de manera directa su economía familiar. Esta situación desalienta la búsqueda de empleo, limitando la participación de las personas con discapacidad en actividades productivas y su acceso a servicios de salud esenciales.</p> <p>En términos de impacto social, la carencia de accesibilidad en el transporte público afecta no solo a las personas con discapacidad, sino también a sus familias y cuidadores. La falta de opciones seguras y accesibles reduce la autonomía de estas personas, afectando su integración social y perpetuando la exclusión.</p> <p>Además, según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), se estima que, en 2017, un 10% de la población nacional vivía con algún tipo de discapacidad. Este grupo vulnerable enfrenta barreras estructurales que no solo aumentan el riesgo de lesiones y accidentes, sino que también contribuyen a perpetuar la desigualdad en el acceso a derechos fundamentales.</p> <p>El costo social y económico de la falta de accesibilidad se refleja en el aumento de los gastos sanitarios por accidentes y lesiones evitables, la pérdida de productividad laboral y el impacto emocional en las personas con discapacidad y sus familias.</p>	Transportistas y usuarios del servicio que presenta alguna discapacidad	30.06.2025	31.12.2025	<p>¿De qué manera afecta la limitada accesibilidad a los servicios de transportes en el desarrollo de su vida diaria? ¿Qué alternativas existen para brindar mayor accesibilidad a los servicios de transportes para las personas con discapacidad?</p> <p>Enviar aportes y sugerencias al siguiente correo: normasvial@mtc.gob.pe</p>	31.05.2025	N/A	

22	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal	Transporte Terrestre	Elevado índice de menores de edad víctimas de delitos como la trata de personas y el secuestro, aproximadamente el 68% de dicha población, asociado a las condiciones inadecuadas y controles insuficientes en el transporte terrestre, lo que pone en riesgo su seguridad a nivel nacional desde al menos la última década (2014-2024).	<p>La alta vulnerabilidad en el transporte de menores de edad en el Perú es un problema de gran preocupación debido a las condiciones inadecuadas que predominan en el servicio. Esto afecta a la totalidad de los menores que utilizan dicho transporte, dado que los expone a altos riesgos en su seguridad. La falta de control sobre el transporte y el uso de vehículos informales también contribuye a esta situación. En muchas ciudades, especialmente en zonas rurales y perurbanas, no existe una regulación eficaz sobre los vehículos informales que transportan menores, lo que incrementa aún más los riesgos. Según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), más del 45% de los menores que usan transporte público escolar lo hacen en vehículos no autorizados y sin supervisión adecuada.</p> <p>Dicha problemática aumenta la vulnerabilidad de los menores frente a delitos como la trata y el secuestro, lo que compromete la seguridad ciudadana, incrementa costos en prevención y atención. Se conoce que el transporte se constituye como el segundo nodo de la cadena delictiva de la trata de personas. El transporte necesariamente se lleva a cabo en carreteras (registradas o no) y/o ríos navegables. Sin embargo, los paraderos de transporte informal, las agencias de viaje interprovincial terrestre, así como los terminales de ómnibus se constituyen como espacios asociados al transporte, pues suelen ser emplazamientos desde los que parten las víctimas o sus puntos de destino y desembarque, previo a la acogida o recepción, y finalmente a la explotación. Asimismo, según la encuesta virtual a las comisarías de la PNP a nivel nacional sobre trata de personas (Oficina de Planeamiento y Estadística - MININTER, 2020), se afirma que los controles policiales de prevención y de rescate de víctimas de trata de personas en su región en las agencias de transporte, rutas de tránsito y terminales de transporte interprovincial y/o informal son débiles en la mayor parte de estos espacios.</p> <p>Fuente: Política Nacional frente a la Trata de Personas y sus formas de explotación, con horizonte temporal al 2030</p>	Usuarios de transportes menores de edad	30.06.2025	31.12.2025	<p>¿Qué tan seguro es el transporte público para menores de edad? ¿Cuántas denuncias por secuestro o trata de personas se han detectado en el transporte público? ¿Qué capacitación se da a los transportistas para determinar presuntos actos de secuestro o trata de personas? ¿Qué impacto tiene en los menores de edad ser víctimas de secuestro o trata de personas? ¿Qué mecanismos pueden coadyuvar a evitar casos de secuestro o trata de personas? ¿Qué mecanismos de fiscalización son los más adecuados para evitar los casos de secuestro o trata de personas? Enviar aportes y sugerencias al siguiente correo: normasvial@mtc.gob.pe</p>	31.05.2025	N/A
23	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal	Tránsito y Transporte Terrestre	Inadecuada prestación de servicios en el transporte terrestre de personas y mercancías, afectando a 76 mil pasajeros transportados durante el 2023, y al transporte de 230 millones de Toneladas Métricas que se desplazan por carretera durante el 2023.	<p>El Reglamento Nacional de Administración en Transporte fue aprobado en el 2009; sin embargo, requiere una revisión de las definiciones, competencias de las entidades involucradas y las condiciones de acceso y permanencia para el servicio de transporte de pasajeros y mercancías. El transporte de personas y mercancías en el Perú enfrenta graves condiciones inadecuadas en el acceso, permanencia y operación, afectando a un alto porcentaje de transportistas y usuarios a nivel nacional. De acuerdo a datos de la ENAHO (2023), cerca de 1.2 millones de personas se encuentran empleadas en el transporte terrestre; 180 mil en el transporte terrestre de pasajeros de áreas urbanas y suburbanas, 197 mil en el transporte de carga por carretera y 866 mil en otros tipos de transporte terrestre de pasajeros. En tanto, se plantea las siguientes problemáticas que inciden en la inadecuada prestación de servicios en el servicio de transporte terrestre. Se debe señalar que de acuerdo a cifras del Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032 (MTC, 2023), el transporte por carretera moviliza cerca de 230 millones de toneladas métricas, lo que representa más del 90% de las mercancías movilizadas. Por otro lado, el transporte de pasajeros por vía terrestre moviliza a 76 mil pasajeros en servicio de transporte regular de ámbito nacional, según la última estadística del MTC.</p> <p>En primer lugar, la antigüedad del parque automotor destinado al transporte urbano en el Perú es una problemática estructural que afecta de manera significativa a la población urbana. El parque automotor tiene una antigüedad promedio de 13 a 14 años, superando los estándares normativos que estipulan un límite de 15 años para vehículos de transporte público. Sin embargo, estas disposiciones han sido prorrogadas recurrentemente mediante normativas transitorias, lo que agrava la situación. Este problema afecta directamente a 23 millones de personas, que representan aproximadamente el 70% de la población peruana y residen en áreas urbanas. Según informes de la Autoridad de Transporte Urbano (ATU), los altos niveles de contaminación ambiental generados por vehículos antiguos incrementan en un 35% el riesgo de enfermedades respiratorias y cardiovasculares en estas zonas. Asimismo, PROMOVILIDAD y otros estudios ambientales documentan que las emisiones vehiculares representan hasta el 58% de la contaminación del aire en ciudades como Lima y Callao, donde la situación es particularmente crítica. La contaminación del aire y los problemas asociados con la informalidad en el transporte urbano, como congestión, tiempos de viaje excesivos y elevados índices de accidentalidad, exacerbaban aún más dicha problemática. La antigüedad de los vehículos no solo deteriora el medio ambiente, sino que también afecta gravemente la calidad del aire, incrementando el riesgo de enfermedades respiratorias y cardiovasculares en los ciudadanos.</p> <p>En segundo lugar, en el 2023 se contaba con más de 7 mil vehículos autorizados para el servicio de transporte turístico de ámbito nacional. Los vehículos utilizados en el transporte turístico a nivel nacional enfrentan diversos requisitos técnicos que afectan directamente a más de 3,000 transportistas, pues estas exigencias generan mayores costos operativos para cumplir con los requisitos técnicos establecidos en la normativa vigente. El Reglamento Nacional de Administración de Transporte establece lineamientos específicos para la seguridad y calidad en los servicios de transporte turístico, incluyendo la obligatoriedad de contar con inspecciones técnicas vehiculares vigentes y una certificación que garantice las condiciones adecuadas de los vehículos. Sin embargo, informes recientes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) han señalado un cumplimiento desigual de estas normas en diferentes regiones del país. Por ejemplo, en Rodríguez (2019), se da cuenta que un número importante de vehículos de transporte turístico de la zona del valle sagrado (Cusco) no cuenta con características exigidas como asientos reclinables, además de que las unidades empleadas tienen en su mayoría más de 5 años. Sin embargo, cabe recalcar que solo el 36% de turistas entrevistados vinculó su satisfacción con el servicio de transporte a los accesorios con que cuenta el vehículo. Por otro lado, se debe señalar que en muchos casos, las modificaciones requeridas en los vehículos son realizadas de manera artesanal, lo que puede comprometer sistemas fundamentales, como el eléctrico, incrementando así los riesgos de seguridad vial tanto para los transportistas como para los usuarios del servicio.</p> <p>En tercer lugar, el transporte de entrega rápida, que ha experimentado un crecimiento exponencial en las zonas urbanas debido a la alta demanda de servicios de logística y comercio electrónico, enfrenta un alto nivel de riesgos en su operación diaria. Esto no solo incrementa la probabilidad de accidentes durante la prestación del servicio, sino que también expone a la población a problemas de salud derivados de las condiciones inadecuadas en que se desarrollan estas actividades. En zonas urbanas, donde la demanda es particularmente alta, el impacto negativo de este problema es evidente. Los riesgos en la prestación del servicio de entrega rápida no solo afectan a los usuarios, sino también a la ciudadanía en general, al aumentar los niveles de inseguridad y dificultar el establecimiento de estándares laborales adecuados. De acuerdo al IPE(2023), el número de personas que utilizan las plataformas digitales como repartidor (delivery) ofreciendo sus servicios como trabajador independiente ha pasado de 20 mil a 31 mil trabajadores; siendo que estos, al igual que la gran mayoría de trabajadores independientes en el Perú, no cuentan con afiliación a seguro o aportes a sistemas de pensiones; además que la mitad considera que el monto que se destinaría a estos rubros sería limitante para que los ingresos generados alcancen para cubrir sus gastos. De acuerdo a la caracterización realizada, el 93% de repartidores es hombre y el 21% tiene menos de 25 años de edad, siendo 31 años el promedio. Por otro lado, según destaca el último "Informe de Sinistralidad de Tránsito con motocicletas", las motocicletas son un medio de transporte intrínsecamente arriesgado debido a la combinación de escasa protección de los ocupantes, alta velocidad e inestabilidad. En tal sentido, entre el 2019 y el 2023 el número de siniestros de tránsito con motocicletas muestra una tendencia creciente en su participación en la sinistralidad. Las fatalidades se concentraron en el rango de entre 18 a 25 años (29.8%) y principalmente en conductores de sexo masculino (87.1%).</p> <p>Fuentes: https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/344892-estadistica-servicios-de-transporte-terrestre-por-carretera-parque-automotor https://aap.org.pe/estadisticas/ventas_inmatriculaciones_vehiculos_nuevos/ https://info.carbono.minam.gob.pe/temas/inventarios-nacionales-gel/ipe-2019/ Decreto Supremo N° 023-2021-MINAM, Resumen Ejecutivo de la Política Nacional del Ambiente al 2030 Informes emitidos por la Autoridad de Transporte Urbano MTC (2023) Resolución Ministerial N.º 362-2023-MTC/01 Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032 https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/4221549-plan-nacional-de-servicios-e-infraestructura-logistica-de-transporte-al-2032 https://distribucionelectricidad.minem.gob.pe/gwp/wp-content/uploads/2020/07/RE-17_Electromovilidad-1.pdf INEI, Encuesta Nacional de Hogares (ENAHO). https://proyectos.inei.gob.pe/microdatos/ https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/50297-mtc-fortalece-regulacion-a-empresas-y-vehiculos-que-prestan-el-servicio-de-transporte-turistico https://www.gob.pe/institucion/atu/informes-publicaciones/2946829-reglamento-que-regula-la-prestacion-del-servicio-publico-de-transporte-especial-en-las-modalidades-de-turistico-de-trabajadores-y-de-estudiantes-en-lima-y-callao https://repositorio.unsaac.edu.pe/handle/20.500.12918/8289 https://www.ipe.org.pe/portaf/vp-content/uploads/2023/08/Estudio-Impacto-economico-de-las-plataformas-digitales.pdf https://www.onsv.gob.pe/post/informe-de-sinistralidad-de-transito-con-motocicletas/</p>	Transportistas y usuarios del servicio	30.06.2025	31.12.2025	<p>¿En qué aspectos las condiciones de acceso y permanencia no son coherentes con la realidad actual del transporte? ¿Qué condiciones son aquellas que considera que deba ser modificadas y por qué? ¿Qué aspectos vienen generando un perjuicio a la prestación del servicio de transporte de personas y mercancías? ¿Cómo se ha visto afectada la calidad del aire en tu ciudad debido a la antigüedad de los vehículos? ¿Cómo se ha visto afectada tu salud debido a la contaminación ambiental relacionada con el transporte, especialmente en términos de enfermedades respiratorias o cardiovasculares? ¿En qué medida los vehículos viejos y contaminantes son una de las principales fuentes de contaminación en tu ciudad? ¿Cómo la renovación del parque automotor en tu ciudad podría reducir la contaminación? ¿Cómo la implementación de transporte más limpio y organizado puede mejorar la calidad de vida en tu comunidad? ¿Qué condiciones del RNAT son necesarias para el servicio de transporte turístico? ¿Cuanto es la inversión que se debe de realizar para cumplir con la exigencia de la normativa vigente? ¿Qué características técnicas deben exigirse para asegurar la calidad del servicio de transporte turístico? ¿Qué condiciones de seguridad presentan los servicios de entrega rápida? ¿Qué incidentes se presentan relacionado a dicho servicio y con qué frecuencia? ¿En qué modalidades se presta el regular? ¿Qué aspectos se deben regular en materia de transporte? Enviar aportes y sugerencias al siguiente correo: normasvial@mtc.gob.pe</p>	31.05.2025	N/A

24	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal	Transporte Terrestre de materiales peligrosos	Alta afectación asociada al transporte terrestre de materiales peligrosos, incluidos derrames y explosiones, que afectan el medio ambiente, la propiedad en todo el territorio nacional, la salud de más de 1000 personas, principalmente en comunidades cercanas a vías de tránsito, y con una tasa de accidentalidad anual de 21.5 decesos por cada 100,000 habitantes, durante los últimos 3 años (2022-2024).	<p>El transporte de materiales y residuos peligrosos en el Perú representa un desafío significativo en términos de seguridad vial y protección ambiental. Según un estudio de la Universidad Tecnológica del Perú, a nivel mundial, el 58% del transporte de materiales peligrosos se realiza por vía terrestre. En el contexto peruano, esta actividad cobra especial relevancia debido a la alta tasa de accidentes de tránsito, posicionando al país en el tercer lugar en fatalidades con una tasa de 21.5 decesos por cada 100,000 habitantes en el 2022, que se estima se ha mantenido al no haber mayores cambios al marco normativo de MATPEL. La infraestructura vial limitada y las rutas de alto riesgo agravan la situación, especialmente en regiones con acceso complicado.</p> <p>Asimismo, el transporte terrestre de materiales peligrosos, como el mercurio y otras sustancias químicas tóxicas, constituye un desafío crítico para la salud pública y el medio ambiente en el Perú. Este problema se agudiza debido a la insuficiencia de protocolos de manejo seguro e infraestructura vial deficiente. Un ejemplo emblemático de estas fallencias es el derrame de mercurio ocurrido en Choropampa en el año 2000, donde 151 kilogramos de este metal tóxico se vertieron a lo largo de varias comunidades rurales, generando efectos devastadores en la salud de más de 900 personas, quienes presentaron daños neurológicos, renales y crónicos que persisten hasta la actualidad.</p> <p>El impacto ambiental de estos incidentes es igualmente alarmante. Los derrames contaminan cuerpos de agua, suelos y ecosistemas locales, afectando no solo la biodiversidad, sino también las actividades económicas de las comunidades dependientes de los recursos naturales, como la agricultura y la ganadería. En el caso de Choropampa, la contaminación de los suelos y ríos adyacentes afectó más de 40 kilómetros de terreno, comprometiendo la seguridad alimentaria y la calidad de vida de los habitantes de la zona.</p> <p>Además de los impactos sociales y ambientales, los efectos económicos son significativos. La atención sanitaria para las personas afectadas, junto con los costos de remediación ambiental y la pérdida de productividad laboral, ascienden a más de 25 millones de soles por cada incidente registrado. Este gasto sobrecarga a los gobiernos locales y regionales, que muchas veces carecen de los recursos técnicos y financieros necesarios para gestionar estas emergencias. Asimismo, las industrias responsables enfrentan pérdidas reputacionales y posibles sanciones legales, aunque estas últimas son limitadas debido a la debilidad en el cumplimiento de las normativas existentes.</p> <p>Finalmente, este problema afecta principalmente a comunidades rurales y periurbanas, que viven cerca de las rutas de transporte y están expuestas a los riesgos de derrames y contaminación. Estas poblaciones, caracterizadas por altos niveles de vulnerabilidad social, sufren de manera desproporcionada los impactos en su salud y calidad de vida. A pesar de que el Perú ha ratificado el Convenio de Minamata para la gestión y control del mercurio, la implementación de medidas efectivas para garantizar el transporte seguro de estos materiales sigue siendo insuficiente, dejando a miles de personas expuestas a riesgos evitables.</p> <p>Fuente: https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/UTPD_d636cb8b1a4721e9b955370aad01bf63</p>	Comunidades cercanas a vías de tránsito asociadas al transporte terrestre de materiales peligrosos	30.06.2025	31.12.2025	<p>¿De qué manera el transporte de materiales peligrosos afecta a la salud pública y el medio ambiente?</p> <p>¿A qué se debe dicha problemática?</p> <p>¿Existen maneras de mitigar estos incidentes que afectan a la población? ¿Qué se propone incluir en el marco regulatorio?</p> <p>Enviar aportes y sugerencias al siguiente correo: normasvial@mtc.gob.pe</p>	31.05.2025	N/A
25	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal	Tránsito y Transporte Terrestre	Desconocimiento y poca claridad sobre el procedimiento para el otorgamiento de bonificaciones para los vehículos con suspensión neumática y/o neumáticos extra anchos así como para los permisos de circulación de vehículos especiales y/o transporte de mercancías especiales, los cuales afectan a más de 1000 empresas transportistas, retrasando la atención de dichas autorizaciones desde el año 2006 y 2008, respectivamente, reduciendo la competitividad del país y generando pérdidas económicas.	<p>Mediante Resolución Directoral N° 3336-2006-MTC/15 que aprueba la Directiva N° 001-2006-MTC/15 se admite los requisitos y procedimientos para el otorgamiento de bonificaciones para los vehículos con suspensión neumática y/o neumáticos extra anchos. Sin embargo, a la actualidad, existe confusión por parte de los transportistas que cuentan con el permiso de bonificación, dado que no conocen con precisión cuál es la vigencia del permiso de bonificación, si este es indefinido o si tiene una vigencia de dos años calendario y, de ser indefinido, si debe circular con el certificado anexo a su permiso o gestionar un nuevo permiso de bonificación cada dos años calendario. Dicha problemática, afecta a una gran proporción de usuarios transportistas que circulan por la red vial nacional. Así pues, se conoce que un total de 12,414 empresas han solicitado permiso de bonificación desde el 2020 a la fecha. Se precisa que PROVIAS Nacional cuenta con un registro de vehículos beneficiados por programas de bonificación desde el 2006. Esto podría ser una fuente útil para cuantificar el impacto de las deficiencias en la infraestructura vial en las operaciones de transporte.</p> <p>Asimismo, la aprobación de la Directiva N° 008-2008-MTC/20 incrementó significativamente el número de solicitudes de autorizaciones especiales. En tanto, durante el periodo comprendido del 2008 a la fecha, ha venido adecuándose a la nueva realidad del parque automotor, ello en razón a la inscripción de nuevas configuraciones vehiculares al anexo IV del Reglamento Nacional de Vehículos y tomando en consideración las capacidades de los pesos y dimensiones vehiculares previstas en la mencionada Directiva. Esto con el objeto de determinar de forma correcta los permisos especiales a otorgarse. En ese sentido, a la fecha se vienen emitiendo un aproximado de 13,000 permisos especiales, incluyendo los solicitados vía digital, situación que describe la alta demanda que existe respecto de dichos permisos, lo cual retrasa la debida atención, tomando en consideración el plazo que hay (de 1 a 15 días hábiles) para su emisión; toda vez que, la Directiva vigente, no contempla plazos de atención, ni la digitalización de los procedimientos.</p>		30.06.2025	31.12.2025	<p>¿Qué medidas se pueden adoptar para que el trámite para dicho otorgamiento sea más fluido y dinámico? ¿Qué modificaciones en cuanto a la vigencia, requisitos y otros, permitirá realizar una óptima gestión para obtener el permiso de bonificación? ¿Qué aspectos de la norma podrían inducir a error o confusión al momento de emplear el permiso de bonificación? ¿Qué alternativas de solución puede plantear ante la confusión existente por la vigencia, requisitos u otros, a fin de contar con un procedimiento idóneo y eficaz? ¿En qué medida la digitalización de los procedimientos de autorizaciones especiales podría garantizar que el trámite sea fluido y dinámico? ¿Cómo las modificaciones en cuanto a los canales de atención, los requisitos e interoperabilidad y otros, permitirían realizar una gestión correcta en el otorgamiento de las autorizaciones especiales? ¿Cómo el procedimiento induciría a error o confusión al momento de emplear la autorización especial? ¿Qué errores u omisiones se ha identificado en la norma o procedimiento de las autorizaciones especiales que generen problemas administrativos, económicos u otros? ¿Qué alternativas de solución puede plantear ante la confusión existente por los canales de atención, requisitos u otros, a fin de contar con un procedimiento idóneo y eficaz?</p> <p>Enviar aportes y sugerencias al siguiente correo: normasvial@mtc.gob.pe</p>	31.05.2025	N/A

26	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal	Sistema Nacional de Inspección Técnica Vehicular	Elevados casos de adulteración y fraude en el proceso de inspecciones técnicas vehiculares lo cual incide directamente en la tasa de siniestralidad vehicular y, por tanto, afecta a los usuarios de las vías en general durante los últimos 5 años (2020-2024). Se estima que 1,100 accidentes cada año son causados por fallas mecánicas.	<p>La adulteración y el fraude en el proceso de inspecciones técnicas vehiculares (ITV) representan un problema significativo en el sistema de transporte del Perú, con impactos directos en la seguridad vial. Según datos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), se estima que más del 30% de los vehículos que circulan en el país obtuvieron certificados de inspección técnica a través de procesos fraudulentos, sin cumplir con los estándares mínimos de seguridad. Este fenómeno afecta de manera crítica la tasa de siniestralidad vehicular, la cual ha mostrado un incremento sostenido en los últimos cinco años, especialmente en las principales zonas urbanas y vías interprovinciales.</p> <p>En términos cuantitativos, el Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV) señala que más del 40% de los accidentes fatales registrados entre 2020 y 2024 estuvieron relacionados con fallas mecánicas de vehículos que, en teoría, deberían haber sido detectadas durante las inspecciones técnicas. Estas fallas incluyen sistemas de frenos deficientes, neumáticos en mal estado y emisiones contaminantes por encima de los límites permitidos. Esta situación pone en riesgo a todos los usuarios de las vías, desde conductores hasta peatones, al incrementar la probabilidad de accidentes de tránsito graves.</p> <p>Según informes de la Contraloría General de la República, se han detectado múltiples irregularidades en la emisión de certificados de inspección, que incluyen la falsificación de documentos y el uso de equipos obsoletos en las evaluaciones.</p> <p>Notas periodísticas: - De acuerdo a una denuncia periodística, se encontró que 3 centros de inspección vehicular brindaban Certificados de Inspección Técnica Vehicular (CITV) de manera irregular. Fuente: [https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/45996-mtc-denuncia-penalmente-a-empresas-que-entregan-certificado-de-inspeccion-tecnica-vehicular-de-forma-ilegal]</p> <p>- En el año 2019 se determinó que el 70% de vehículos del parque automotor contaban con revisiones técnicas vehiculares falsas Fuente: [https://peru21.pe/voce/70-vehiculos-revisiones-tecnicas-falsas-36786-noticia] - 1,100 accidentes son causados por fallas mecánicas. Estimación en base a la fuente: [https://www.onsv.gob.pe/post/boletin-estadistico-de-siniestralidad-vial-primer-semestre-2024]</p> <p>Otro aspecto a considerar es la revisión periódica de tanques de GNL, los cuales no están considerados dentro de las inspecciones técnicas vehiculares especiales.</p>	A los conductores, transportistas y público en general que transita en el Sistema Nacional de Transporte Terrestre.	28.02.2025	30.11.2025	<p>¿Qué soluciones podrían implementarse en el procedimiento de habilitación de los centros de inspección técnica vehicular? ¿Qué soluciones podrían implementarse en el procedimiento de inspección técnica vehicular?</p> <p>¿Se evidencia conformidad con los resultados de las inspecciones técnicas vehiculares realizadas?</p> <p>¿En qué medida los centros de inspección técnica vehicular realizan un adecuado procedimiento de inspección técnica vehicular?</p> <p>¿Qué fallas mecánicas se vinculan con accidentes de tránsito?</p> <p>Enviar aportes y sugerencias al siguiente correo: normasvial@mtc.gob.pe</p>	31.05.2025	N/A
27	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal	Infraestructura vial	Deficiente mecanismo de financiamiento de infraestructura pública vial que afecta la seguridad vial, adecuada transitariedad e implica sobrecostos para los usuarios de las vías y transportistas desde el año 2005, afectando a la totalidad de la población del país, dado que solamente el 77.5% de la RVN está pavimentada.	<p>La Ley 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en su artículo 16 indica que el MTC es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre. Entre sus competencias normativas se encuentra el "a) Dictar los Reglamentos Nacionales establecidos en dicha Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito".</p> <p>Para la implementación de la Ley 27181, en su Título III-Reglamentos Nacionales, se estipula, entre otros reglamentos, el dictado del Reglamento Nacional de Cobro por Uso de Infraestructura Pública, que contiene las condiciones técnicas que fundamentan la necesidad de cobro por uso de infraestructura pública a los usuarios de las vías, ya sean naturales o jurídicas, públicas o privadas. Incluye tanto los peajes de las vías no concesionadas, como los cobros a quienes alteran la capacidad vial e interfieren el tránsito. Asimismo, contiene los métodos de cálculo de tales tasas y los procedimientos de cobro.</p> <p>En las vías no concesionadas, de acuerdo al Decreto Supremo N° 027-2005-MTC se establecen las Unidades de Peaje administradas por PROVIAS NACIONAL que comprende una tarifa de peaje en un solo sentido del tráfico, las cuales no han sido reajustadas desde el año 2005, lo cual limita el financiamiento para la operación y mantenimiento de las vías.</p> <p>En relación a las vías concesionadas bajo la modalidad APP, en el marco del Decreto Legislativo N° 1362, y su reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 240-2019-EF, las tarifas cobradas a los usuarios, y sus ajustes, en vías concesionadas se regulan contractualmente. En ese contexto, las fórmulas de determinación del reajuste tarifario solo consideran índices de inflación local y/o extranjera, lo cual no necesariamente podría ser óptimo como mecanismo de financiamiento de las vías.</p> <p>Por otro lado, en relación al contexto de las vías, el Perú cuenta con 27.526 km de vías nacionales, de las cuales el 75% son administradas por PROVIAS NACIONAL y el 25% son administradas por un Privado bajo la modalidad de Concesiones APP. Respecto de las vías no concesionadas, el 23% de estas no se encuentran pavimentadas, mientras que solo el 0.1% de las vías concesionadas no están pavimentadas.</p> <p>Asimismo, de acuerdo al Banco Interamericano de Desarrollo, el Perú tiene una brecha de infraestructura para acceso de carreteras de USD 32,005.48 millones al largo plazo. Esto quiere decir que se requiere dicho nivel de inversión para asegurar un acceso óptimo a las vías.</p> <p>En ese sentido, es necesario contar con los recursos suficientes para cerrar la brecha de infraestructura de carreteras en relación a la construcción de nuevas vías y su óptima operación y mantenimiento.</p> <p>[https://publications.iadb.org/es/brecha-de-infraestructura-en-el-peru-estimacion-de-la-brecha-de-infraestructura-de-largo-plazo-2019]</p>	Usuarios de las vías concesionadas y no concesionadas Gestores de las vías	30.06.2025	31.12.2025	<p>¿Cómo el reajuste tarifario de peaje mejora el estado de las vías?</p> <p>¿Qué aspectos debería considerar la actualización de tarifas de peaje para que puedan ser un mecanismo de financiamiento eficiente?</p> <p>¿Qué alternativas de financiamiento de vías puede recomendar?</p> <p>¿En qué medida la determinación de tarifa y su reajuste involucra a las nuevas concesiones viales?</p> <p>Enviar aportes y sugerencias al siguiente correo: normasvial@mtc.gob.pe</p>	31.05.2025	N/A
28	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal	Transporte Terrestre	Alto incumplimiento de los Gobiernos Regionales y Municipalidades del marco normativo para el debido otorgamiento de licencias de conducir, lo cual incide directamente en una alta proporción de conductores no especializados y por tanto en el aumento de siniestralidad del 3,3% desde el año 2022.	<p>La Teoría de la Competencia Regulatoria se refiere al fenómeno en el que diferentes jurisdicciones (países, estados o regiones) compiten entre sí por atraer inversión, negocios o residentes a través de la adopción de marcos regulatorios más favorables o atractivos. Esta competencia puede surgir en ámbitos como impuestos, regulaciones laborales, ambientales, protección del consumidor, entre otros. La idea principal se basa que, al ofrecer reglas más flexibles o menos restrictivas, una jurisdicción puede hacerse más atractiva para las empresas y personas, lo que puede generar mayor inversión y crecimiento económico en esa área. Sin embargo, esto también puede tener efectos negativos, como una "carrera hacia el fondo" o "race to the bottom" en la que las jurisdicciones reducen tanto las regulaciones que pueden comprometerse estándares importantes (por ejemplo, protección del medio ambiente o derechos laborales).</p> <p>La Teoría de la Competencia Regulatoria puede explicar el fenómeno del "goldrindraje", en el que los postulantes buscan regiones con una aplicación más débil de las regulaciones para obtener licencias de conducir. En este contexto, la falta de una correcta aplicación de una regulación en el proceso de emisión de licencias de clase A, así como en las entidades habilitadas para expedir Certificados de Salud (ECSALES) crea un entorno donde ciertas regiones ofrecen procesos más rápidos y menos rigurosos. Como resultado, los conductores optan por desplazarse a estas áreas para obtener sus licencias con menos regulación, sin cumplir necesariamente con los requisitos de habilidad y preparación adecuados y estipulados en la norma.</p> <p>Este fenómeno de goldrindraje es una consecuencia directa de la competencia entre jurisdicciones. Al existir una descentralización y falta de controles estrictos en algunas regiones, las autoridades locales pueden ser más permisivas en la emisión de licencias para atraer más postulantes. Esto genera una "carrera hacia el fondo" o "race to the bottom" donde los estándares de evaluación y certificación disminuyen y las regiones con menos restricciones se convierten en un destino preferido para aquellos que buscan obtener licencias sin pasar por un proceso riguroso. En este caso, la competencia regulatoria crea un incentivo perverso donde las jurisdicciones menos estrictas se benefician a corto plazo, pero el país en su conjunto enfrenta mayores costos sociales, tales como mayor cantidad de accidentes y muertes en las carreteras.</p> <p>La Dirección de Circulación Vial de la Dirección General de Autorizaciones en Transportes del MTC, ha remitido información que mostraría que el fenómeno del "goldrindraje" (migración a lugares donde las evaluaciones son menos rigurosas) se estaría produciendo. De esta manera, a modo de ejemplo se resalta la siguiente información: el número de Licencias de conducir de la clase A emitidas en enero de 2022 (antes de la derogación de la "regionalización") y en enero de 2023 (después de la derogación de la "regionalización") variaron en promedio 59% en Arequipa, Junín, La Libertad, Lambayeque, Puno y San Martín. Además, cabe destacar que acorde a la información de la Dirección de Seguridad Vial, se registra un aumento del 3,3% de los accidentes de tránsito a nivel nacional en el primer semestre de 2023 (después de la derogación de la "regionalización") respecto al primer semestre de 2022 (antes de la derogación de la "regionalización")</p> <p>Notas periodísticas: 1* De acuerdo a la información periodística de público conocimiento, se evidencian hechos irregulares en el proceso de otorgamiento de las licencias de conducir de la clase A. Así, el programa Punto Final puso al descubierto una mafia que opera dentro del gobierno regional del Callao donde ofrecen brevets a cambio de 1 500 soles en solo un día. Fuente: Latina Punto Final http://pshort.ipnoticias.com/vIASW 2* MTC denuncia que más de 6 mil brevets habían sido tramitados de manera irregular Fuente: https://diariocorreo.pe/edicion/lima/brevete-mtc-denuncia-que-mas-de-6-mil-breveteshabrian-sido-tramitados-de-manera-irregular-licencia-de-conducir-sutran-nicia/?ref=cdcr 3* Exfuncionarios, actuales servidores y tramitadores son detenidos por tramitar brevets de manera ilícita en el Gobierno Regional de Áncash. Obtenían ganancias de S/500 a S/6.000 por día. Fuente: https://larepublica.pe/sociedad/2023/11/09/ancash-mafia-de-la-direccion-regional-de-transportes-de-ancash-entregaba-licencias-ilicitas-policia-gore-1rmd-392152</p>	Conductores y postulantes a licencias de conducir Escuelas de Conductores Establecimientos de Salud (ECSAL) Centros de Evaluación Gobiernos Regionales	30.06.2025	31.12.2025	<p>¿En qué aspectos algunos gobiernos regionales flexibilizan los requisitos o procedimientos para el otorgamiento de las licencias de conducir?</p> <p>¿Qué tanto conocimiento tienen algunos de los postulantes a licencias de conducir de estas diferencias?</p> <p>Enviar aportes y sugerencias al siguiente correo: normasvial@mtc.gob.pe</p>	31.05.2025	N/A

29	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal Oficina General de Tecnologías de la Información	Transporte terrestre en vehículos menores	Condiciones inadecuadas de servicios de transporte de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 desde el año 2024, siendo que dichos vehículos participan en el 26.9% del total de siniestros viales donde se involucraron vehículos menores (motos y trimotos).	Con relación a la información de los vehículos menores de categoría L5 registrados, al año 2023 se tiene un acumulado de 1'102.952 mototaxis, siendo Lima y Callao que registran en conjunto el 38.6% de vehículos, seguida de las regiones Lambayeque con 16.9%, San Martín con 8.5%, Ucayali con 7.5% y Piura con 4.9%, que en conjunto representan el 76.4% de mototaxis a nivel nacional (Fuente: MTC - OGP - Oficina de Estadística). Respecto a los vehículos motorizados menores trimotos (como mototaxis) se verifica que participaron en el 26.9% de los siniestros viales en vehículos menores (de 16.201 siniestros totales al I semestre del 2024). Esta siniestralidad viene presentando una tendencia creciente de acuerdo con el Observatorio de Seguridad Vial. (Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial - https://www.onsv.gob.pe/post/boletin-estadistico-de-siniestralidad-vial-primer-semestre-2024/) Por otro lado, se debe señalar que con fecha 31.10.2023, se aprobó la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5, la cual establece en su Segunda Disposición Complementaria el deber del Poder Ejecutivo de aprobar su reglamento en el plazo no mayor a sesenta (60) días calendario contados a partir de su publicación.	Prestadores del servicio y transportadores autorizados del servicio de mototaxi Conductores Usuarios de las vías en general	01.02.2025	31.02.2025	¿De qué manera afecta la inadecuada calidad de los servicios de transporte en mototaxis (unidades de categoría L5) en el desarrollo de su vida diaria? ¿Opina que el servicio de transporte en mototaxi satisface de manera adecuada sus necesidades de movilidad? Enviar aportes y sugerencias al siguiente correo: normasvial@mtc.gob.pe	01.02.2025	N/A
30	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal	Transporte Multimodal	Deficiente implementación e interconexión de infraestructura y servicios de transporte multimodal que favorezcan los desplazamientos con el menor impacto ambiental posible, con acceso universal y asequibilidad económica, lo cual afecta a más de 17 millones de ciudadanos del país, incrementando los costos de transporte, los tiempos por desplazamiento en más de 100 horas anuales, las emisiones de GEI y contaminantes locales reduciendo la calidad ambiental, en los últimos 5 años (2019 - 2024)	En el Perú, el sector transporte representa aproximadamente el 12% del total de las emisiones de gases de efecto invernadero, siendo el transporte terrestre responsable de alrededor del 93% de aquellas emisiones en el año 2019 (MINAM, 2023). Esto es consistente con el crecimiento sostenido del parque automotor nacional a una tasa promedio anual de 6% en el periodo 2010 – 2019 (Ciudades como vamos, 2021). Asimismo, al año 2023 el parque automotor alcanzó un total de 3 422 588 de vehículos, donde cerca del 40% corresponden a automóviles particulares y menos del 3% son vehículos de alta capacidad de transporte de pasajeros como los ómnibus (MTC, 2024); aquellas cifras tienen correlación con el aumento de la congestión vehicular en las principales ciudades del país, siendo Lima, Trujillo y Arequipa las más afectadas, con pérdidas superiores a las 100 horas anuales en los desplazamientos de los usuarios (Tom Tom, 2024), siendo la PEA la principal afectada (17 159 100 personas al 2024). De igual forma, las implicancias en la salud pública se asocian a la contaminación local del aire por mayores concentraciones de material particulado u otros contaminantes, al igual que el ruido ambiental, siendo los ámbitos urbanos de las ciudades principales los más afectados, como en Lima, donde la Zona Este presenta la mayor concentración de PM2.5 con 13.8 µg/m³, lo que se traduce en un riesgo relativo de mortalidad prematura de 92 por cada 100,000 habitantes (ATU, 2024). Aquello se vincula a la elevada antigüedad vehicular en el país, donde el 30,6% de los vehículos de transporte público y el 9% del servicio de taxis tienen más de 15 años de antigüedad (ATU, 2023), al igual que las bajas tasas de renovación vehicular solo 5% frente al 10% considerado óptimo (AAP, 2020), bajas tasas de introducción de vehículos con energías alternativas, como los eléctricos que alcanzaron solo el 3.9% de ventas a nivel nacional en 2024 (AAP, 2024), así como tendencia a la baja de utilización de modos activos de transporte como bicicletas, expresado en la baja posesión de al menos 1 bicicleta por hogares en el Perú, de 30% en 2010 a 16.1% en 2019 (INEI, 2021). Asimismo, aquello guarda relación con la deficiente implementación e interconexión de infraestructura y servicios de calidad que favorezcan los desplazamientos con el menor impacto ambiental posible, de acceso universal y asequible económicamente en todas sus dimensiones. Lo mencionado se evidencia en el bajo uso de infraestructura ciclovial en núcleos urbanos principales como Lima, donde al 2015 se alcanzaba solo el 0.3% de viajes realizados en bicicleta (BID, 2015). Asimismo, respecto a los sistemas integrados de transporte, al 2019, solo el 6.7% de la población de Lima empleaba los servicios de metro, Metropolitano o corredores (ATU, 2019), debido a operación limitada de su flota y la competencia desleal (La República 2022a y 2022b) mientras que los costos de transporte de casa a trabajo se duplicaron en 10 años (RPP, 2023). Tales datos entran en contraposición con el escenario actual donde el 70 % de los desplazamientos urbanos son realizados en transporte público (GIZ, 2024), al igual que con las dinámicas de movilidad cotidiana en ciudades intermedias y áreas rurales, que requieren el acceso a distintos tipos de servicios públicos, como también a la conexión directa con los agentes del mercado y al transporte público (José & Schejtman, 2013), evidenciado en las condiciones subóptimas y brechas de implementación de infraestructura multimodal (sistemas ferroviarios interurbanos, navegación fluvial y lacustre, tránsito aéreo) que son mayores al 50% (MTC, 2024).	Usuarios y prestadores del servicio de transporte multimodal Formuladores de proyectos de inversión pública en transporte Funcionarios públicos vinculados a la planificación estratégica	30.6.2025	31.12.2025	* ¿Qué tipo de proyectos considera que pueden contribuir a la interconexión de los servicios de transporte multimodal? * ¿Qué limitaciones encuentra en sus desplazamientos diarios? * ¿Ha considerado adquirir unidades de transporte de mayor capacidad para pasajeros o mercancías? * ¿Se ha contemplado criterios de sostenibilidad en la aplicación de políticas, planes o programas sobre transporte ?	31.05.2025	N/A