



Firmado digitalmente por:
CAPUCHO CARDENAS Rolando
Gustavo FAU 20131379944 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 31/01/2023 14:37:01-0500



Resolución Ministerial

N° 079 -2023-MTC/01

Lima, 31 ENE. 2023

VISTO: El Informe N° 093-2023-MTC/08 de la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; y,

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 5-A de la Ley N° 27658, Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado, establece que el Sistema Administrativo de Modernización de la Gestión Pública tiene por finalidad promover y mejorar la calidad en las regulaciones en el ámbito de la competencia de la Presidencia del Consejo de Ministros; la cual ejerce la rectoría del Sistema Administrativo de Modernización de la Gestión Pública, a través de la Secretaría de Gestión Pública;

Que, el artículo 4 del Decreto Legislativo N° 1448, Decreto Legislativo que modifica el artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1310, Decreto Legislativo que aprueba medidas adicionales de simplificación administrativa, y perfecciona el marco institucional y los instrumentos que rigen el proceso de mejora de calidad regulatoria, establece que la mejora de la calidad regulatoria es un proceso ordenado, integral, coordinado, gradual y continuo orientado a promover la eficiencia, eficacia, transparencia y neutralidad en el ejercicio de la función normativa del Estado. Fomenta una cultura de gestión gubernamental centrada en el ciudadano, por la cual la Administración Pública decide usar la regulación como un instrumento para alcanzar un objetivo de política pública, adoptando la decisión de regular basado en evidencia, racionalidad, evaluación de sus posibles impactos y cargas administrativas con la finalidad de generar y facilitar el desarrollo integral y bienestar social;

Que, mediante Decreto Supremo N° 063-2021-PCM se aprobó el Reglamento que desarrolla el Marco Institucional que rige el Proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria y establece los Lineamientos Generales para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante (en adelante, Reglamento del AIR Ex Ante), el que, en su numeral 1) del artículo 3, define el Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante (en adelante, AIR Ex Ante), como el proceso que permite el análisis previo, sistemático e integral para identificar, evaluar y medir los probables resultados, beneficios y costos de distintas alternativas de solución (regulatorias y no regulatorias) de un problema público, considerando la identificación y el análisis de riesgos, con el fin de adoptar la mejor alternativa de intervención en base a evidencia. Si la alternativa resultante de la evaluación correspondiente es una regulación, su desarrollo debe ser coherente y consistente con el ordenamiento jurídico vigente, así como establecer los mecanismos para su cumplimiento;

Que, el numeral 6 del artículo 5 de la precitada norma prevé como parte de los principios para la Mejora de la Calidad Regulatoria a la Transparencia y Participación en virtud al cual las autoridades administrativas brindan a los ciudadanos, empresas o sociedad civil en general las condiciones necesarias para acceder y participar en la obtención del contenido de los proyectos regulatorios en el proceso de elaboración previo a su aprobación;



Firmado digitalmente por:
CASTILLO CASTILLO Efrain
Neil FAU 20131379944 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 30/01/2023 11:19:00-0500



Firmado digitalmente por:
NECCO TELLO Alberto Paolo
FAU 20131379944 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 31/01/2023 11:08:25-0500



Firmado digitalmente por:
TERUYA TERUYA Natalia
Steffi FAU 20131379944 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 31/01/2023 10:22:40-0500



Firmado digitalmente por:
CAPUCHO CARDENAS Rolando
Gustavo FAU 20131379944 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 31/01/2023 14:37:35-0500

así como, asegurar la participación temprana y activa en el proceso de generación de evidencia y propuestas de alternativas de solución del problema público identificado; contribuyendo a reducir los riesgos de corrupción o captura regulatoria;

Que, el numeral 2 del artículo 3 del Reglamento del AIR Ex Ante, establece que la agenda temprana es el instrumento mediante el cual la entidad pública programa y publica sus problemas públicos y posibles intervenciones regulatorias teniendo en cuenta el alcance del AIR Ex Ante establecido en el artículo 10 del Reglamento AIR Ex Ante, durante el año fiscal, con la finalidad de lograr mayor predictibilidad, participación y transparencia en el proceso de producción regulatoria;

Que, en concordancia, mediante la Resolución de Secretaría de Gestión Pública N° 008-2021-PCM-SGP, se aprobó el Plan de implementación del AIR Ex Ante, el cual establece que, con el objetivo de asegurar un proceso de implementación del AIR Ex Ante eficiente y fortalecer progresivamente la institucionalidad para la mejora de la calidad regulatoria, las entidades públicas del Poder Ejecutivo, a partir del mes de enero de 2023, deben elaborar y publicar de manera obligatoria su agenda temprana;

Que, con posterioridad, el artículo 5 de los Lineamientos para la aplicación de la Agenda Temprana y de la Consulta Pública en el marco del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante, aprobados por la Resolución Ministerial N° 163-2021-PCM, señala que la agenda temprana permite proporcionar retroalimentación a la evaluación preliminar de un problema público, previo a la realización de un AIR Ex Ante, donde se definirá si amerita emitir una solución regulatoria o no regulatoria; en ese sentido, las entidades públicas tienen la obligación de iniciar el proceso de elaboración del AIR Ex Ante y posterior diseño de la alternativa regulatoria, de corresponder, previa inclusión de la materia en su agenda temprana;



Que, el artículo 8 de los Lineamientos para la aplicación de la Agenda Temprana y de la Consulta Pública en el marco del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante, aprobados por la citada Resolución Ministerial, en concordancia con el artículo 13 del Reglamento del AIR Ex Ante, establecen que la agenda temprana se publica a más tardar el último día hábil del mes de enero de cada año, en el portal web institucional y en un lugar visible de la entidad, de fácil acceso al ciudadano; no requiriendo publicación en el diario oficial El Peruano. También se difunde a través de medios electrónicos o masivos. El objetivo de la agenda temprana es lograr una programación, predictibilidad y transparencia en el proceso de producción regulatoria;



Que, asimismo, el referido artículo 8 señala que, para la publicación de la agenda temprana las entidades deben utilizar el formato único de agenda temprana aprobado mediante Resolución de Secretaría de Gestión Pública N° 012-2021-PCM-SGP, caso contrario, se considera que se ha incumplido con la obligación de publicarla;

Que, mediante el Memorando N° 062-2023-MTC/03 del Despacho Viceministerial de Comunicaciones y el Memorando N° 068-2023-MTC/03 del Despacho Viceministerial de Transportes, se remiten la relación y el detalle de los problemas públicos preliminarmente identificados y sus posibles intervenciones regulatorias de los sub sectores de comunicaciones y transportes;



Firmado digitalmente por:
CASTILLO CASTILLO Efrain
Neil FAU 20131379944 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 30/01/2023 11:19:17-0500



Firmado digitalmente por:
NECCO TELLO Alberto Paolo
FAU 20131379944 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 31/01/2023 11:04:40-0500



Firmado digitalmente por:
TERUYA TERUYA Natalia
Steffi FAU 20131379944 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 31/01/2023 10:22:46-0500



Firmado digitalmente por:
CAPUCHO CARDENAS Rolando
Gustavo FAU 20131379944 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 31/01/2023 14:37:46-0500



Resolución Ministerial

Que, a través del Informe N° 093-2023-MTC/08, la Oficina General de Asesoría Jurídica emite opinión favorable para la aprobación de la Agenda Temprana 2023 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el cual contiene los problemas públicos preliminarmente identificados por el sector; razón por la cual, corresponde emitir el acto resolutivo respectivo para cumplir con la aplicación obligatoria de la agenda temprana;

De conformidad con lo establecido en el Reglamento que desarrolla el Marco Institucional que rige el Proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria y establece los Lineamientos Generales para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante, aprobado por Decreto Supremo N° 063-2021-PCM; el Plan de Implementación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante para las entidades públicas del Poder Ejecutivo, aprobado por Resolución de Secretaría de Gestión Pública N° 008-2021-PCM-SGP; los Lineamientos para la aplicación de la Agenda Temprana y de la Consulta Pública en el marco del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante, aprobados por Resolución Ministerial N° 163-2021-PCM; el Formato Único de Agenda Temprana, aprobado por Resolución de Secretaría de Gestión Pública N° 012-2021-PCM-SGP; y la Resolución Ministerial N° 658-2021-MTC/01 que aprueba el Texto Integrado actualizado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones;

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Aprobar la Agenda Temprana 2023 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, conforme al Anexo que forma parte integrante de la presente Resolución Ministerial.

Artículo 2.- Disponer la publicación de la presente Resolución Ministerial y su Anexo en la sede digital del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (www.gob.pe/mtc), y en un lugar visible de la entidad; así como, su difusión a través de medios electrónicos o masivos.

Artículo 3.- Disponer la comunicación de la presente Resolución Ministerial y su Anexo a la Secretaría Técnica de la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria, en un plazo máximo de siete (07) días hábiles contados a partir del día siguiente de su publicación en la sede digital de la entidad.

Regístrese y comuníquese.


PAOLA PIERINA LAZARTE CASTILLO
Ministra de Transportes y Comunicaciones



Firmado digitalmente por:
CASTILLO CASTILLO Efrain
Neil FAU 20131379944 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 30/01/2023 11:19:28-0500



Firmado digitalmente por:
NECCO TELLO Alberto Paolo
FAU 20131379944 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 31/01/2023 11:05:01-0500



Firmado digitalmente por:
TERUYA TERUYA Natalia
Steffi FAU 20131379944 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 31/01/2023 10:22:54-0500



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 aproximación final que se le dará al planteamiento del problema público o a la solución.

Entidad: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

N°	Unidad responsable	Materia	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 solicitud de sugerencias e información a las partes interesadas	Fecha de recepción de sugerencias y/o información	Información adicional
1.	VMC Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones Dirección General de Programas y Proyectos de Comunicaciones Programa Nacional de Telecomunicaciones	Cierre de brecha de conectividad	Bajo acceso a los servicios de internet móvil y fijo por parte de la población	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, al tercer trimestre del año 2022, el 11.0% y 23.2% de la población a nivel nacional no dispone de la cobertura de los servicios móviles 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: https://elperuano.pe/noticia/179496-brecha-digital-un-freno-para-la-educacion-en-el-pais https://larepublica.pe/sociedad/2020/05/15/cusco-ninos-de-pantipata-no-pueden-estudiar-por-falta-de-senal-de-tv-radioo-internet-video-aprendo-en-casa-lrsl/ 52 https://larepublica.pe/politica/2020/06/13/minedu-ninos-de-haquira-deben-ir-a-cerros-para-encontrar-senal-e-ingresar-alprograma-aprendo-en-casa/ 53 https://larepublica.pe/sociedad/2020/05/10/en-puno-ninos-escale-cerros-para-escuchar-radio-y-recibir-clases-aprendoen-casa-lrsl/	Población no conectada Empresas operadoras Sociedad Estado	30 de junio de 2023	31 de diciembre de 2023	Se invita a las partes interesadas a contribuir con sugerencias e información al siguiente correo: air-vmc@mtc.gob.pe	31 de marzo de 2023	N/A
2.	VMC Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones Dirección General de Programas y Proyectos de Comunicaciones Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Comunicaciones	Servicio Postal	Baja accesibilidad a los servicios postales por parte de la población, principalmente, en áreas rurales.	Al primer semestre del 2022 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: Solo el 24.5% del total de 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: Alrededor de 8.7 millones de habitantes (4.5 millones en zonas urbanas y 4.2 millones en zonas rurales) no cuentan con cobertura de los servicios postales por parte del operador designado nacional o de los concesionarios postales. Lo anterior demuestra la baja accesibilidad a los servicios postales de la población, específicamente en las zonas rurales del país	Estado Operador designado nacional (Serpost S.A.), concesionarios postales Sociedad	31 de marzo 2023	30 de setiembre de 2023	Se invita a las partes interesadas a contribuir con sugerencias e información al siguiente correo: air-vmc@mtc.gob.pe	28 de febrero de 2023	N/A
3.	VMC Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Comunicaciones Dirección General de Programas y Proyectos de Comunicaciones	Simplificación administrativa	Alta dificultad del ingreso de los equipos y/o aparatos de telecomunicaciones al Perú debido a algunas exigencias para la obtención del certificado de homologación.	Se ha identificado que las solicitudes de homologación de equipos terminales móviles son declaradas como improcedentes debido al no cumplimiento de diversas exigencias. Por ejemplo, más del 30% de dichas solicitudes son declaradas como improcedentes porque los administrados no presentan el TAC asignado por la GSMA por marca y modelo del equipo. El TAC permite identificar a cada marca, modelo y demás características propias del equipo terminal móvil, y está constituido por los primeros ocho dígitos del IMEI que es el número que identifica de forma única cada dispositivo móvil. En ese sentido, se ha identificado que la exigencia de presentar el TAC asignado a cada marca y modelo de los equipos terminales móviles, para obtener el respectivo certificado de homologación no coadyuva a asegurar que dichos equipos no causen daño o que no interfieran con el correcto funcionamiento de una red pública de telecomunicaciones, o a que estos no causen daño al público en general o personal que trabaja en redes de telecomunicaciones, por lo cual dicha exigencia no contribuye efectivamente a alcanzar el objeto del procedimiento administrativo de homologación de dichos equipos. Además, en el procedimiento de homologación de equipos terminales móviles, se advierte una alta dificultad de los administrados para cumplir con presentar el requisito del TAC asignado por la GSMA por marca y modelo del equipo terminal móvil a homologar, lo cual impide que puedan homologar dichos equipos y, por ende, limita su importación, distribución y venta.	Casas comercializadoras de equipos y/o aparatos de telecomunicaciones, personas naturales o personas jurídicas, así como personas con título habilitante de concesión, autorización o registro de valor añadido. Sociedad Estado	30 de junio de 2023	31 de diciembre de 2023	Se invita a las partes interesadas a contribuir con sugerencias e información al siguiente correo: air-vmc@mtc.gob.pe	31 de marzo de 2023	N/A



4.	VMC Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Dirección General de Autorizaciones en Telecomunicaciones Dirección General de Programas y Proyectos de Comunicaciones	Fallas de evaluación de impactos regulatorios	Costos económicos y sociales para la sociedad y el Estado en cumplimiento de la regulación sobre el control de los límites máximos permisibles de las radiaciones no ionizantes de antenas y estaciones de radiocomunicaciones.	Existen diversas medidas regulatorias que buscan proteger a la población de la emisión de radiaciones no ionizantes superiores a los límites máximos permitidos. Por ejemplo, la Sexta Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 29022, Ley para el Fortalecimiento de la Expansión de Infraestructura en Telecomunicaciones, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2015-MTC, contempla la obligación de las empresas operadoras de servicios públicos de telecomunicaciones de realizar mediciones de los límites máximos permisibles (LMP) de radiaciones no ionizantes dentro de los treinta (30) días calendario de instaladas las antenas o estaciones de radiocomunicación, así como también cuando lo requiera la DGFSC del MTC en ocasión de una queja. Dicha exigencias para el monitoreo de las radiaciones no ionizantes de las antenas y estaciones de radiocomunicación instaladas, basadas en el principio precautorio, generan costos que impactan al Estado, empresas operadoras y a la población. Considerando que los resultados históricos de las mediciones de radiaciones no ionizantes realizadas por la DGFSC del MTC a nivel nacional se encuentran por debajo de los niveles referenciales establecidos, e incluso son menores al 1% de los límites de RNI permitidos para el sector comunicaciones, amerita una revisión de los impactos (positivos y negativos) generados.	Estado Empresas operadoras de servicios públicos de telecomunicaciones Sociedad	30 de junio de 2023	31 de diciembre de 2023	Se invita a las partes interesadas a contribuir con sugerencias e información al siguiente correo: air-vmc@mtc.gob.pe	31 de marzo de 2023	N/A
5.	VMC Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones	Ambiental	Alta vulnerabilidad frente al inadecuado despliegue de la infraestructura de servicios públicos de telecomunicaciones que perjudica a los ciudadanos a nivel nacional.	Vulnerabilidad de la población y sus medios de vida en zonas urbanas ante el riesgo de desastres naturales y/o accidentes debido al despliegue inadecuado de la infraestructura de los servicios públicos de telecomunicaciones. Afectación a la calidad visual urbana debido al cableado aéreo de telecomunicaciones instalados de manera desordenada sobrepasando la capacidad de sus soportes. Se proporciona como evidencia del problema público la siguiente información: - https://elcomercio.pe/lima/claras-de-cobre-asi-es-la-vida-en-los-distritos-donde-mas-cableado-en-desuso-cuelga-de-los-postes-cables-pasa-en-las-calle-surco-noticia/ - https://peru21.pe/lima/callao-postes-de-telecomunicaciones-y-de-alumbrado-publico-a-punto-de-caer-en-la-av-nestor-gambeta-peru-callao-postes-alumbrado-publico-telecomunicaciones-av-nestor-gambeta-noticia/ - https://larepublica.pe/sociedad/2022/09/26/por-que-hay-tantos-cables-en-los-postes-y-nadie-hace-nada/ - https://ciudadmas.com/urbanismo/cables-aereos/ - https://www.defensoria.gob.pe/defensoria-del-pueblo-mal-estado-de-postes-y-cableado-ponen-en-riesgo-a-ciudadania-en-el-cercado-de-lima/ - https://www.defensoria.gob.pe/pedimos-a-empresas-retiro-de-cables-aereos-de-telecomunicaciones-en-desuso-y-reordenamiento-de-cables-electricos/	Estado Empresas operadoras de servicios públicos de telecomunicaciones Sociedad	30 de junio de 2023	31 de diciembre de 2023	Se invita a las partes interesadas a contribuir con sugerencias e información al siguiente correo: air-vmc@mtc.gob.pe	31 de marzo de 2023	N/A
6.	VMC Dirección General de Autorizaciones en Telecomunicaciones Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones	Continuidad de la prestación del servicio de radio y televisión a nivel nacional	Informalidad en el mercado, y disminución de medios de comunicación en la sociedad debido a la alta cantidad de denegatorias de solicitudes de renovación de autorizaciones de radiodifusión	Antes del Estado de Emergencia por la pandemia por el COVID -19 se denegaron diversas solicitudes de renovación de autorizaciones de radiodifusión, conforme el siguiente detalle: Se denegaron 68 solicitudes de renovación en el 2017, 34 en el 2018 y 69 en el 2019. Independientemente de las causas por las que se denegaron dichas solicitudes de renovación cada vez que ello ocurre, se incrementa la informalidad del servicio de radiodifusión, o se disminuye el número de canales de información en la sociedad. En específico, la operación de estaciones de radiodifusión informales puede generar interferencias perjudiciales que impidan o dificulten la recepción de las señales de los medios de comunicación, o la prestación de otros servicios de telecomunicaciones en perjuicio de la población, quienes no podrán satisfacer sus necesidades de información y educación. Durante los años 2020 al 2022 no se denegaron solicitudes de renovación debido a que la vigencia de las autorizaciones de radiodifusión se prorrogó automáticamente por un año en virtud del Decreto Legislativo N° 1497. Habiendo culminado el referido estado de emergencia se tiene un estimado de un total de 1754 solicitudes de renovación de autorización para prestar servicios de radiodifusión que deben presentarse en el 2023, en consecuencia, se prevé que la cantidad de denegatorias de solicitudes de renovación aumentará produciendo los señalados efectos negativos para la sociedad. Se proporciona como evidencia del problema público la siguiente información: - https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/603081-mtc-realizo-operativo-contr-radio-pirata-en-independencia - https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/637232-el-mtc-multa-con-s-1-7-millones-a-operadores-de-radios-piratas - https://www.perutvradios.com/index.php/item/382-mtc-interviene-a-93-estaciones-de-radiodifusion-que-operaban-de-forma-ilegal	Estado Sociedad Radiodifusores	30 de junio de 2023	31 de diciembre de 2023	Se invita a las partes interesadas a contribuir con sugerencias e información al siguiente correo: air-vmc@mtc.gob.pe	31 de marzo de 2023	N/A
7.	VMC Dirección General de Programas y Proyectos de Comunicaciones Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones	Continuidad de la prestación de los servicios públicos de telecomunicaciones	Riesgo de disminución de cobertura de los servicios públicos de telecomunicaciones por incumplimiento de obligaciones económicas derivadas de la prestación de dichos servicios	Se ha identificado que en la actualidad se encuentran incursas por incumplimiento del pago por el concepto de tasa por explotación comercial del servicio y/o el canon por el uso del espectro radioeléctrico durante dos (2) años calendario consecutivos, establecidas en los numerales 5 y 6 del artículo 137 del TUO del Reglamento General de la Ley de Telecomunicaciones, aprobado por Decreto Supremo N° 020-2007-MTC, aproximadamente ciento setenta y cinco (175) empresas, las cuales de procederse a la resolución del contrato se generaría pérdida de la inversión efectuada por parte de los concesionarios, afectándose la continuidad de los servicios de las telecomunicaciones, el desarrollo del país y la competencia en dicho mercado.	Personas naturales y jurídicas que cuentan con concesión para prestar servicios públicos de telecomunicaciones. Estado Sociedad	30 de junio de 2023	31 de diciembre de 2023	Se invita a las partes interesadas a contribuir con sugerencias e información al siguiente correo: air-vmc@mtc.gob.pe	31 de marzo de 2023	N/A



8.	VMC Dirección General de Programas y Proyectos de Comunicaciones Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones	Procedimiento de renovación de concesiones de servicios públicos de telecomunicaciones y las metodologías de evaluación del cumplimiento de obligaciones	Inadecuado esquema de incentivos de inversión para las empresas concesionarias de servicios públicos de telecomunicaciones.	Se tiene un estimado de 43 solicitudes de renovación en trámite con la Metodología de renovación aprobada por el D.S. 008-2021-MTC. Actualmente las empresas concesionarias con procesos de renovación y otros interesados han identificado mejoras en la referida metodología señalando que contempla únicamente el incumplimiento de obligaciones de las empresas concesionarias y que este efecto penalizador representa un desincentivo a las inversiones. En ese sentido, la actual regulación, no permitiría a las empresas concesionarias desarrollar la inversión a mediano y largo plazo que tanto requiere el país para ser competitivo, pues a menor plazo de concesión, las empresas comprometerían menores montos de inversión.	Personas naturales y jurídicas titulares de concesiones de servicios públicos de telecomunicaciones. Estado Sociedad	30 de junio de 2023	31 de diciembre de 2023	Se invita a las partes interesadas a contribuir con sugerencias e información al siguiente correo: air-vmc@mtc.gob.pe	31 de marzo de 2023	N/A
9.	DGPRTM, DGATR, SUTRAN	Seguridad Vial Transporte y tránsito terrestre	Altos índices de siniestralidad vial que generan un elevado número de fallecidos y heridos, en comparación con países de la región. Respecto a este problema, se tienen causas asociadas al conductor, a la infraestructura, a la gestión de velocidades y al vehículo. El Banco Mundial señala que la disminución del 10% de mortalidad tendría un impacto positivo en las economías, aumentando la tasa de crecimiento a largo plazo en un 3.6%, por ello, nuestra meta es llegar a reducir 300 fallecidos al año mediante una estrategia integral que aborde las causas de mayor impacto (excesos de velocidad, maniobras temerarias del conductor, fatiga del conductor de transporte, elementos de seguridad activa y pasiva en los vehículos)	En el año 2019, los accidentes de tránsito generaron 63 953 heridos y 3 110 muertes. Esta última cifra no ha variado en los últimos 7 años. Estas cifras resultan ser peores si son colocadas en perspectiva comparada con países de la región. Por poner un ejemplo, para el año 2018 la tasa de víctimas mortales por cada cien mil vehículos en Perú fue de 76.5%, cifra por encima de países como México (41), Chile (45) y Colombia (66). De acuerdo al Global Status Report on Road Safety de 2018, elaborado por la Organización Mundial de la Salud, el Perú ocupa el puesto 107 de 175 en víctimas por accidentes de tránsito a nivel mundial y el puesto 15 de 18 países evaluados en Latinoamérica. De acuerdo al análisis de causas de accidentes elaborado por este Ministerio, se identificó que, el 30.6% personas fallecidas fueron originados por exceso de velocidad, seguido por conducir en estado de ebriedad y/o drogadicción, con 9.3% y otras causas relacionadas a la imprudencia del conductor con 9.0%, que en conjunto ocasionaron el 48.9% del total de personas fallecidas a nivel nacional (Fuente: MTC, Informe de Víctimas Fatales de Siniestros de Tránsito 2021). De acuerdo con el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, los siniestros registrados a nivel nacional según hora de ocurrencia presentan una frecuencia mayor entre las 16.00 a 20.00 horas (25.3%). 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. Asimismo, de la estadística recolectada por tipo de siniestro, se evidencia que el de tipo choque es el predominante, con un 45% del total de siniestros. Entre los factores contribuyentes para este tipo de siniestro se tienen: delimitación y/o demarcación inadecuada; velocidad excesiva; geometría inadecuada; y una distancia de visibilidad insuficiente entre vehículos, lo que denota un problema de visibilidad en horario nocturno. Asimismo, otro aspecto determinado por la información del ONSV es el tipo de vía donde han ocurrido los siniestros viales. Se conoce así que lideran estos aspectos las vías departamentales y vías nacionales, lo que constituye en su mayoría carreteras, los que suman entre ambos tipos más del 50% de siniestros 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. 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. 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 247,704 estudiantes, 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 2,062 lesionados, verificándose la problemática en torno a la falta de educación vial y infraestructura vial segura en los entornos escolares. Actualmente, el sector transportes no cuenta con un registro uniforme de los profesionales que realizan auditorías e inspecciones (evaluaciones) en los proyectos de infraestructura vial, lo cual ha contribuido a que los administradores de la vía no lleven a cabo de manera óptima y frecuente las evaluaciones en seguridad vial; Por otro lado, registros de capacitadores en normas de transporte y tránsito, puesto que cada entidad, dispone el ejercicio de dicha actividad sin tener en cuenta determinados criterios que contribuyen a la optimización de los cursos y/o capacitaciones. Por su parte, en la actividad de fiscalización, las entidades competentes no cuentan con un adecuado número de fiscalizadores, asimismo, se ha previsto que, los mismos no se encuentran debidamente preparados para realizar labores de fiscalización, lo cual genera que, al no haber una adecuada actividad de fiscalización, no se contribuye a desincentivar el incumplimiento de las normas del sector. En virtud de la información del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, para el año 2021, se registraron 809 motocicletas involucradas en siniestros de tránsito con consecuencias fatales, que ocasionaron la muerte de 760 personas, que representan el 27.4% del total de fallecidos. De la información estadística se aprecia que los vehículos menores, particularmente las motocicletas, han mantenido un aumento sostenido en su participación en siniestros de tránsito en los últimos años, y ello sin contar con una norma que haga obligatorio el uso de implementos de seguridad durante la conducción de vehículos automotores menores, como vendría a ser el casco. Si bien es cierto existe la NTP 399-032-2020 del INACAL denominada "Cascos de protección y sus visores para motociclistas y sus acompañantes. Requisitos y ensayos", ésta contiene recomendaciones de las características mínimas que debe tener el casco de motociclistas, pero no resulta un documento que pueda ser exigido para los conductores y sus acompañantes	Personas naturales y jurídicas que prestan el servicio de transporte terrestre en sus diversas modalidades, así como los usuarios de estos servicios y las entidades públicas cuyas funciones se encuentran vinculadas al transporte y/o tránsito terrestre (PNP, MINSA, MINEDU, etc.)	Marzo de 2023	Mayo de 2023	Pueden remitir sus comentarios al siguiente correo: normasvial@mtc.gob.pe	Junio de 2023	N/A



10.	DGPRTM, DGAAM, DGATR	Contaminación ambiental por el parque automotor circulante	Contaminación ambiental derivada de un parque automotor antiguo, tecnológicamente desfasado y emplea combustibles contaminantes	El uso de combustibles de mala calidad y el elevado promedio de vida de los vehículos en nuestro país hacen que el parque automotor sea el principal factor de la contaminación del aire. Para el año 2018, el Perú constituía el país más contaminado de América Latina al concentrar alrededor de 28 micrómetros por metro cúbico de partículas ligeras, elemento utilizado para medir la polución del aire (IQAir Air Visual, 2018). De acuerdo al "Diagnóstico para la Calidad del Aire en Lima y Callao", las fuentes móviles, derivadas del parque automotor son la mayor causa (58 %) de material particulado, partículas inhalables dañinas para la salud y el ambiente. Estas emisiones de material particulado provienen principalmente de vehículos de las categorías ómnibus, remolcador y camión, a diésel y con vehículos de 14 años o más de antigüedad (MINAM, 2017). Una causa resaltante es que las emisiones contaminantes provenientes del parque automotor están asociadas a la tecnología vehicular. Un referente internacional que permite clasificar las tecnologías vehiculares según la cantidad de emisiones vehiculares que produce son las normas Euro, existiendo desde el Euro 1 hasta el Euro 6, la más reciente. En Lima y Callao, los vehículos de tecnología Pre-Euro representan un 65 % del total de emisiones de material particulado, siendo la principal causa de estas emisiones. El reporte del Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero (INGEI) del año 2016, precisa que la segunda categoría con mayores emisiones de GEI es la categoría Energía, con 58,132.54Gg CO₂eq, donde se encuentran las emisiones generadas por la combustión de fuentes móviles, sector Transporte, con 21, 047.88Gg CO₂eq, representando más del 10% de las emisiones del sector energía.	Personas naturales y jurídicas que prestan el servicio de transporte terrestre en sus diversas modalidades, entidades complementarias (certificadoras, talleres de conversión, etc.) así como los usuarios de estos servicios y las entidades públicas cuyas funciones se encuentran vinculadas al transporte y/o tránsito terrestre	Junio de 2023	Noviembre de 2023	Pueden remitir sus comentarios al siguiente correo: normasvial@mtc.gob.pe	Diciembre de 2023	N/A
11.	DGPRTM, DGATR, SUTRAN, DGFST	Transporte terrestre	Altas tasas de informalidad en el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías generan condiciones inseguras de transporte	Se cuentan con un importante número de infracciones F1 por informalidad. En transporte de personas, la SUTRAN viene ejecutando operativos de fiscalización en la red vial nacional contra el transporte informal, en los cuales ha impuesto actas de control F.1 en 16,610 vehículos entre el 2017 y el primer trimestre de 2020. Se evidencia un incremento anual sostenido del número de vehículos con actas de control F.1 impuestas por la SUTRAN, entre el 2019 y 2018 se registró un incremento de 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. Adicionalmente, al 2020 la SUTRAN identificó 65 cocheras informales desde donde se realiza transporte informal. En transporte de mercancías, la SUTRAN viene ejecutando operativos de fiscalización en la red vial nacional contra el transporte informal, en los cuales ha impuesto actas de control F.1 en 2,478 vehículos entre el 2017 y el primer trimestre de 2020. Se evidencia un incremento anual sostenido del número de vehículos con actas de control F.1 impuestas por la SUTRAN, entre el 2019 y 2018 se registró un incremento de 27.4% de vehículos asociados a la prestación del servicio de transporte terrestre informal de mercancías. Según el INEI se estima que en el sector transporte más del 80% de trabajadores son informales. Asimismo, se tiene un número importante de conductores sin licencia: Con respecto a los conductores fallecidos a consecuencia de siniestros de tránsito (1150) a nivel nacional, se puede apreciar que el 51.9% no poseía licencia de conducir, mientras que, el 40.4% de conductores sí poseía licencia (Fuente: MTC, Informe de Siniestros de Tránsito, 2021)	Personas naturales y jurídicas que prestan el servicio de transporte terrestre en sus diversas modalidades, entidades complementarias (terminales terrestres, CITV, etc.), así como los usuarios de estos servicios y las entidades públicas cuyas funciones se encuentran vinculadas al transporte y/o tránsito terrestre	Marzo de 2023	Mayo de 2023	Pueden remitir sus comentarios al siguiente correo: normasvial@mtc.gob.pe	Junio de 2023	N/A
12.	DGPRTM, DGATR, SUTRAN, DGFST	Transporte terrestre	Condiciones inseguras en el transporte y tránsito terrestre debido a la ineficacia del régimen de fiscalización y sanción	Las normas no son eficaces para lograr el objetivo de mejorar la seguridad y calidad del servicio de transporte. Muestra de ello, es que un importante número de conductores particulares como empresas de transporte no cumplen con las sanciones impuestas (multas, suspensiones e inhabilitaciones). Al respecto, una investigación realizada por El Comercio, encontró lo siguiente: "desde abril del 2018, #NoTePases ha denunciado a redes de tramitadores que operan en el jirón Camaná, en la misma puerta del Servicio de Administración Tributaria (SAT), que es el ente encargado de recaudar el dinero de las infracciones. Por S/10 los abogados y sus aliados ofrecen apelar papeletas hasta que prescriban, incluidas las multas por inculpar el 'pico y placa' (Fuente: https://elcomercio.pe/lima/transporte/sangre-mafias-de-brevetes-y-papeletas-que-nadie-paga-el-transporte-en-lima-no-ha-cambiado-en-60-anos-notepases-ecpm-noticia/) Asimismo, esta Dirección en el año 2022 realizó encuentros marcorregionales con gremios de transportes de diversos puntos del país, encontrando que una de sus principales quejas era respecto a la fiscalización y sanción la cual, señalaban era ejercida de forma arbitraria, irrazonable y desproporcional.	Personas naturales y jurídicas que prestan el servicio de transporte terrestre en sus diversas modalidades (regular y especial: taxi, trabajadores, estudiantes, social; envíos de dinero y valores; mixto; colectivo; etc.), así como los usuarios de estos servicios y las entidades públicas cuyas funciones se encuentran vinculadas al transporte y/o tránsito terrestre	Marzo de 2023	Mayo de 2023	Pueden remitir sus comentarios al siguiente correo: normasvial@mtc.gob.pe	Junio de 2023	N/A
13.	DGPRTM, DGATR, ATU, PROMOVILIDAD, DGPPT	Transporte terrestre (urbano)	Excesivos tiempos de desplazamiento en el transporte de personas en el ámbito urbano lo cual afecta la productividad laboral y empresarial	Como parte de la información compilada para la elaboración de la Política Nacional de Transportes se encontró que "el tiempo promedio que utiliza la población, a nivel nacional, en llegar a la capital distrital desde su respectivo centro poblado se encuentra alrededor de una hora. Si se observa las diferencias a nivel regional, resalta que el tiempo promedio en Loreto es más del triple que los tiempos promedios en el resto de los departamentos. Las regiones Ucayali, Cusco y Apurímac cuentan también con altos tiempos que equivalen a alrededor de 95 minutos para llegar desde cualquier centro poblado a la capital distrital". Asimismo, la Política Nacional de Transporte Urbano Sostenible señala que un efecto del problema del transporte urbano son los excesivos tiempos de desplazamiento. Así pues, indica que en Piura 35.7% de los/as usuarios/as tienen un tiempo de viaje entre 30 minutos y más de dos horas, en Arequipa, 63% tiene un tiempo promedio de viaje mayor a 30 minutos hasta más de una hora y el Lima el tiempo diario dedicado al transporte, por el 76% de los/as usuarios/as va desde 30 minutos hasta más de una hora. En este contexto, es importante contar con medios de transporte masivo de alta capacidad (corredores segregados para sistemas de buses de transporte masivo, redes de metro, etc.) que puedan abastecer la demanda de transporte en las ciudades; no obstante, aun ello está en proceso. Por ejemplo, en el caso de Lima, la Red Básica del Metro de Lima y Callao, aún se encuentra en proceso de implementación.	Personas naturales y jurídicas que prestan el servicio de transporte terrestre en sus diversas modalidades y ferroviario, así como los usuarios de estos servicios y las entidades públicas cuyas funciones se encuentran vinculadas al transporte y/o tránsito terrestre y ferroviario	Febrero de 2023	Mayo de 2023	Pueden remitir sus comentarios al siguiente correo: normasvial@mtc.gob.pe	Julio de 2023	N/A
14.	Dirección General de Aeronáutica Civil	Reglamento de la Ley No. 30740, Ley que regula el Uso y las Operaciones de los Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia	Inseguridad en el desarrollo de operaciones con sistema de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS).	En la actualidad se vienen desarrollando actividades con RPAS de manera informal sin que cuenten con autorización alguna de la Dirección General de Aeronáutica Civil, 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.	Personas naturales y jurídicas que realicen operaciones aéreas con sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS)	31 de agosto de 2023	30 de septiembre de 2023	jfalco@mtc.gob.pe	28 de febrero de 2023	31.10.2023 para llevar a cabo la consulta pública



15	DGPRTM, DGAT, DGFST, DGPPT Y GOBIERNOS REGIONALES	Transporte Acuático	Deficiente y limitados estándares mínimos de calidad en la prestación del servicio de transporte fluvial en la amazonia.	1) Las actuales condiciones de navegación y del parque naviero en la Amazonia ofrecen un deficiente estándar de calidad de servicio en el transporte fluvial 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 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. a) Resolución Ministerial N° 1288-2022-MTC/01: Indicadores de Brechas del Sector Transportes y Comunicaciones - Indicadores 20, 21, 22 y 23 Link: https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/344833-indicadores-de-cierre-de-brechas-de-infraestructura-o-acceso-a-servicios-del-sector-transportes-y-comunicaciones; 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 fluvial conforme a sus roles y competencias, pues es una limitante que afecta a los desplazamientos de las personas y de las mercancías, esto aunado a la débil articulación intermodal generando así trabas en el acceso al servicio de transporte y pérdidas significativas en las operaciones logísticas, en los generadores de carga y usuarios de la amazonia. 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 al servicio por parte de la población de manera óptima. De acuerdo a la información proporcionada por la DGATR del MTC, se presenta el problema de que el transporte acuático (Marítimo, Fluvial y Lacustre) no cuenta con las condiciones adecuadas en la prestación de operaciones de naves y artefactos navales, debido a que para prestar el servicio de transporte acuático, las naves y artefactos navales deben cumplir con las condiciones necesarias para poder prestar el servicio de transporte de acuerdo a la normativa vigente, sin embargo, se ha tomado conocimiento por parte de otras entidades públicas competentes sobre naves y artefactos navales que para la prestación del servicio de carga líquida de hidrocarburos, estas deben contar con una antigüedad no mayor a 25 años, siendo que a la fecha se cuenta con flota mayor a dichos años. Se tiene información sobre la naves y artefactos navales cuenta con muchos años de fabricación, son elaboradas en astilleros informales o en algunos casos por el tipo de carga requiere ciertas características por normas internacionales u otra índole. Se cuenta con la siguiente información en la página web del MTC: https://www.gob.pe/institucion/mtc/colecciones/270-consulta-de-estado-de-empresas https://portal.indec.gov.pe/wp-content/uploads/2022/02/REPORTE-COMPLEMENTARIO-N%C2%BA-1073-6FEB2022-ACCIDENTE-FLUVIAL-EN-EL-DISTRITO-DE-NAUTA-LORETO-1.pdf	Operadores de Transporte Fluvial de carga y pasajeros y los usuarios de dichos servicios a nivel nacional.	23.03.23	19.05.23	Pueden remitir sus comentarios y sugerencias al siguiente correo: normasmultimodal@mtc.gob.pe	23.03.23	N/A
16				En el transporte fluvial existe informalidad portuaria en las principales ciudades de la Amazonia, el mismo que es referenciado según el estudio del Consorcio INDESMAR (2009) quien reportó que la informalidad en la amazonia esta sustentado 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). 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.dta.mtc.gob.pe/PortalDTA/reportes/ Accidentes de transporte Acuático reportados: https://drive.google.com/drive/folders/16T4RuxfrR_zM2KuZiqRk2MqW28F3q3q?usp=sharing Estudio de Informalidad en la amazonia: https://portal.mtc.gob.pe/transportes/acuatico/documentos/estudios/Estudio%20de%20Informalidad.pdf De acuerdo a la información proporcionada por la DGATR del MTC, la informalidad se presenta debido a que naves en condiciones no adecuadas prestan el servicio, hay dificultades para la contratación de pólizas, los gobiernos regionales no otorgan los permisos de operación, falta de interoperabilidad entre entidades públicas y déficit de infraestructura adecuada, conforme a lo siguiente "Se ha tomado conocimiento que las naves y artefactos navales autorizados vienen realizando servicios en la condición de no aptos por la Dirección de Autorizaciones de Transporte Acuático (DTA); toda vez que, en el Registro de la DTA algunas naves y artefactos navales cuentan con la condición de no aptas, esto es que sus pólizas de seguros o certificados técnicos no están actualizados o al día; sin embargo, cuenta con permiso de zarpe y arribo. Indicar que la APN y/o DICAPI cuenta con la información de los sistemas de consulta en la página web del MTC. Las entidades competentes en materia de fiscalización, tanto en el ámbito nacional o regional, no realizan coordinaciones para realizar los respectivos actos de fiscalización, asimismo en diversos tipos de autorizaciones no se cuenta con competencias para fiscalizar o sancionar, además no se cuenta con sanciones o estas son demasiado onerosas para los administrados. Con lo cual, existe una falta de articulación entre entidades competentes, actos de fiscalización en el transporte acuático y deficiente normativa para el control y supervisión. Se cuenta con la siguiente información en la página web del MTC: https://www.gob.pe/institucion/mtc/colecciones/270-consulta-de-estado-de-empresas Las funciones relativas a los permisos de operación vienen realizándose de manera compartida con los gobiernos regionales, siendo que no se cuenta con un solo canal para la información relativa a los permisos que emiten los gobiernos regionales y el MTC; siendo que a la fecha el MTC solo cuenta con alguna información sobre los permisos de operación que emiten los gobiernos regionales. Asimismo, los gobiernos regionales no han implementado las transferencias de funciones, por lo que no cuenta con las áreas para atender solicitudes de transporte acuático. Se ha tomado conocimiento que algunas regiones como San Martín, Tumbes, Ayacucho, Cusco, Huanuco y Arequipa se viene prestando el servicio de transporte acuático; sin embargo, los gobiernos regionales no cuentan con las áreas para atender las solicitudes de ámbito regional. Se cuenta con la siguiente información en la página web del MTC:						N/A



	DGPRTM, DGAT, DGFST, DGPPT Y GOBIERNOS REGIONALES	Transporte Acuático	Alta tasa de siniestralidad e informalidad en el transporte fluvial en la amazonia	https://www.gob.pe/institucion/mtc/colecciones/270-consulta-de-estado-de-empresas La información sobre los permisos de operación y las condiciones de las naves para prestar el servicio de transporte acuático, el cual cuenta el MTC a través de la DTA y gobiernos regionales solo se encuentra en la página web del MTC, siendo que dicha información no se encuentra en la plataforma para los procedimientos de zarpe y arribo de naves y artefactos navales, para los tramites de zarpe y arribo se utiliza la plataforma REDENAVES. Asimismo, en algunos lugares las Capitanías de Puertos son las encargadas de dar el zarpe y arribo de las naves y artefactos navales, sin embargo no se cuenta con un sistema que optimice la información, para que dichas entidades puedan contar con la información y los administrados puedan ingresar la información de manera más fácil. Por lo cual, se viene recogiendo quejas por parte de los transportistas por la duplicidad de información y tramites con las entidades involucradas, además de incumplimiento por parte de los administrados. Enlaces: https://eredenaves.apn.gob.pe/apn/login.do?action=login Los navieros y empresas navieras deben contar con dos tipos de pólizas de seguros, las cuales son accidentes personales y responsabilidad civil frente a terceros, siendo que de la reuniones con los transportistas en Cusco, Pucallpa, Ayacucho, Tumbes y Loreto, los administrados manifiestan que les resulta difícil contar con estas pólizas para obtener el permiso de operación o mantenerlas durante la vigencia del permiso de operación. Para otorgar los permisos de operación de transporte acuático y las operaciones que realizan los navieros se requiere la intervención de varias entidades; en ese sentido, resulta importante que las entidades competentes en materia de transporte acuático interoperen en la plataforma VUCE. De las reuniones con transportistas se ha tomado conocimiento que resulta engorroso realizar los trámites en diferentes entidades o plataformas para poder obtener el permiso de operación, lo cual desincentiva la formalización del transporte acuático en el ámbito regional y nacional. Enlaces: https://eredenaves.apn.gob.pe/apn/login.do?action=login Falta de infraestructura portuaria o insuficiente para el transporte acuático contribuye a la informalidad en la prestación del servicio de transporte acuático. Además, conlleva a que no se realicen los procedimientos de zarpe y arribo para determinar el tipo de prestación del servicio y las correspondientes acciones de control y supervisión del transporte acuático. Lo cual viene generando diversos accidentes en el abastecimiento de combustibles o manipuleo de carga o embarque y desembarque de pasajeros. Enlaces relacionados: https://portal.indecopi.gob.pe/wp-content/uploads/2022/11/REPORTE-COMPLEMENTARIO-N%C2%BA-9554-11NOV2022-ACCIDENTE-FLUVIAL-EN-EL-DISTRITO-DE-MANANTAY-UCAYALI-2.pdf https://portalportuario.cl/informalidad-y-falta-de-hidrovi%C3%A1s-impiden-desarrollo-del-transporte-fluvial-en-el-peru/ https://revistas.indecopi.gob.pe/index.php/rcpi/article/download/87/93/ https://apam-peru.com/web/apn-trabaja-en-la-formalizacion-de-embarcaderos-en-el-puerto-de-iquitos/	Operadores formales de Transporte Fluvial de carga y pasajeros, usuarios de dichos servicios a nivel nacional.	12 de mayo de 2023	14 de julio de 2023	Pueden remitir sus comentarios y sugerencias al siguiente correo: normasmultimodal@mtc.gob.pe	12 de mayo de 2023	
17	Oficina General de Oficina Desconcentrada de la APN	Recepción y Despacho de Naves en el ámbito Fluvial	Alto índice de administrados que no realizan la recepción y el despacho de sus naves en la Selva generando desorden, informalidad e inseguridad.	Se estima que entre el 20 al 25% de las naves fluviales no cuentan con la documentación que es solicitada en los procedimientos de Recepción y Despacho de Naves.	APN Oficinas Desconcentradas DICAPI MTC - VUCE Fiscalía Gobierno Regional Dirección de Transporte Acuático Regional Gobiernos Locales Sanidad Fluvial Trabajadores Portuarios en los Terminales Portuarios o embarcaderos.	31 de marzo de 2023	30 de junio de 2023	Pueden remitir sus comentarios al siguiente correo: calburquerque@apn.gob.pe	15 de febrero de 2023	N/A
18	Oficina General de Oficina Desconcentrada de la APN (OGOD)	Recepción y Despacho de Naves	Uso inadecuado de las entidades involucradas en la recepción y el despacho de naves de la Ventanilla Única de Comercio Exterior que tiene como consecuencia que se realicen sobrecostos para el administrado porque además del uso de la referida plataforma virtual, tiene que hacer trámites presenciales y ello demora sus trámites.	Los administrados tienen problemas para realizar la recepción y el despacho de naves, lo que ocasiona demora y costos, debido a que las entidades que desarrollan sus competencias durante la recepción y el despacho de naves no utilizan la Ventanilla Única de Comercio Exterior.	- APN - DICAPI - VUCE - DIRESA - MTC - Agencias Marítimas - Dirección de Sanidad Marítima Internacional. - Dirección General de Migraciones y Naturalización - SUNAT - Servicio Nacional de Sanidad Agraria.	31 de marzo de 2023	30 de junio de 2023	Pueden remitir sus comentarios al siguiente correo: calburquerque@apn.gob.pe	15 de febrero de 2023	N/A
			Baja calidad de la oferta en los cursos de especialización del trabajo portuario, gestión portuaria, protección portuaria y seguridad portuaria, lo cual genera una inadecuada prestación de los servicios y actividades	Los cursos de la especialización del trabajo portuario, gestión portuaria y protección y seguridad portuaria deben ser brindados bajo estándares adecuados.	Organizaciones de Capacitación Portuaria. Instructores de Capacitación Portuaria.					La UCAP de la APN ha elaborado el Informe No. 058-2022-APN-UCAP del 12 de diciembre de 2022, el cual se encuentra en el siguiente enlace:



19	Unidad de Capacitación Portuaria (UCAP) de la APN	Capacitación Portuaria	portuarias..	Es importante contar con Organizaciones de Capacitación Portuaria y con instructores portuarios que cuenten con los cursos necesarios para realizar sus labores.	Trabajadores de las Instalaciones Portuarias. Usuarios del puerto Organismos del Estado que interactúan en las instalaciones portuarias a nivel nacional	31 de marzo de 2023	30 de junio de 2023	Pueden remitir sus comentarios al siguiente correo: esalvador@apn.gob.pe	15 de febrero de 2023	https://drive.google.com/file/d/1duQGbrulVroGHJLK1DlIR9bViFDu2TA/view?usp=share_link
20	Dirección Técnica (DITEC) de la APN	Adecuación de los terminales portuarios	Alta tasa de inseguridad en la prestación de servicios y actividades portuarias	La DICAPI cuando ostentaba la competencia para otorgar licencias para operar terminales y embarcaderos tenía en cuenta estándares técnicos distintos que la APN considera necesarios actualmente, ello trae como consecuencia un elevado índice de inseguridad en la prestación del servicio y actividades portuarias en terminales portuarios y embarcaderos con licencia de operaciones emitidas antes de la creación de la APN. De igual forma, la elevada tasa de inseguridad se refleja también por las Inadecuadas condiciones en la prestación de los servicios y actividades portuarias que no cuentan con una sanción que permita desincentivar conductas negativas que afectan a la comunidad portuaria. Al respecto, existen nuevos supuestos de hecho que no se encuentran tipificados en el Reglamento del Régimen General de Infracciones y Sanciones para la Actividad Portuaria, aprobado con Decreto Supremo No. 008-2008-MTC, lo cual origina que no puedan ser sancionados.	APN, Terminales portuarios con licencias de operación vencidas, DICAPI	1 de setiembre de 2023	1 de octubre de 2023	Pueden remitir sus comentarios al siguiente correo: ealvarez@apn.gob.pe	15 de agosto de 2023	N/A
21	DITEC - APN	Prestación de los servicios y las actividades portuarias en los terminales y embarcaderos en la zona fluvial.	Alto índice de informalidad en la prestación de los servicios y las actividades portuarias en los terminales y embarcaderos en la zona fluvial.	La APN ha advertido actividades informales sin medidas de protección y seguridad en diversos embarcaderos en la selva. Hay embarcaderos que realizan abastecimiento de combustible en bidones de plástico hacia las embarcaciones mayores sin ninguna medida de seguridad y con el riesgo de producirse un incendio. Realizan la estiba y desestiba de las mercancías, sin infraestructura y sin las condiciones mínimas de seguridad, como el uso de equipos de protección personal, el control de acceso, la losa de concreto, entre otros. Las personas realizan actividades de carga y descarga de mercancías sin equipo de protección personal, utilizando un tablón (sin barandas) para trasladarse entre las naves, la misma que no presenta las garantías de seguridad para este tipo de maniobras. De esta manera, las condiciones en las que se manipulan las mercancías peligrosas no reúnen las condiciones mínimas de infraestructura, seguridad y protección para realizar dichas operaciones, poniendo en riesgo la salud y la integridad física de los trabajadores, y la población.	APN, Terminales portuarios informales de la selva	1 de setiembre de 2023	1 de octubre de 2023	Pueden remitir sus comentarios al siguiente correo: esalvador@apn.gob.pe	15 de agosto de 2023	En la APN se creó el Grupo de Trabajo de Formalización de la Selva, cuyo informe final y documentos de trabajo se encuentran en el siguiente Link: INFORME FINAL Y ANEXOS DEL GT DE LA FORMALIZACIÓN DE LA AMAZONIA
22	DITEC - APN	Infraestructura Portuaria	Baja calidad de estándares mínimos en el desarrollo de infraestructura portuaria.	Las técnicas de diseño estructural de puertos requieren ser uniformizados para facilitar la supervisión y la aprobación de los expedientes de diseño. Los administrados realizan infraestructura portuaria sin contar con estándares mínimos, lo cual genera inseguridad y falta de homogeneidad en los criterios de diseño.	La APN, Los terminales portuarios existentes y las empresas que desean invertir en infraestructura portuaria.	01 de noviembre de 2023	1 de Diciembre 2023	Pueden remitir sus comentarios al siguiente correo: ealvarez@apn.gob.pe	12 de octubre de 2023	N/A
23	Dirección de Operaciones y Medio Ambiente (DOMA) - APN	Agenciamiento Marítimo Fluvial y Lacustre	Alto índice de informalidad de los operadores privados que brindan los servicios de agenciamiento marítimo, fluvial y lacustre.	Se busca reducir la informalidad en la prestación del agenciamiento marítimo, fluvial y lacustre, a efectos de que la autoridad pueda realizar los controles pertinentes relativos a la seguridad técnica, riesgos medioambientales, calidad, regularidad y continuidad de las operaciones y con ello generar información relevante para los usuarios de dichos servicios, para una toma de decisiones mejor informada, lo que finalmente contribuye al desarrollo, competitividad y sostenibilidad del Sistema Portuario Nacional.	APN, Los empresas que prestan el servicio de agenciamiento marítimo, fluvial y lacustre.	31 de marzo de 2023	30 de junio de 2023	Pueden remitir sus comentarios al siguiente correo: lpariona@apn.gob.pe	15 de febrero de 2023	N/A
24	DOMA - APN	Servicios portuarios básicos y dragado en áreas no comunes en los puertos de la República del Perú	Alto índice de	Existe competencia desleal que generan las empresas informales y que perjudican al sector formal, que En las auditorías que realiza la UPS sobre temas de protección y seguridad, en las inspecciones que realiza la DITEC con relación a la infraestructura portuaria y en las fiscalizaciones y control que realiza la DOMA sobre los servicios y actividades portuarias se observa que los administrados no presentan toda la documentación solicitada. Es necesario asegurar que los puertos y los terminales portuarios del país no sean utilizados para el envío de cargas ilegales a otros puertos internacionales, y sean utilizados como medio para actividades ilegales en el país o en puertos internacionales. Es necesario asegurar que los puertos y los terminales portuarios del país no sean utilizados para el envío de cargas ilegales a otros puertos internacionales, y sean utilizados como medio para actividades ilegales en el país o Existen terminales portuarios y embarcaderos fluviales y lacustres que funcionan sin contar con instrumentos de gestión en materia de protección y seguridad, los cuales necesitan el marco normativo correspondiente, mediante la emisión de una norma técnica.	APN, Las empresas que prestan los servicios portuarios básicos y dragado en áreas no comunes en los puertos a nivel nacional.	31 de marzo de 2023	30 de junio de 2023	Pueden remitir sus comentarios al siguiente correo: lpariona@apn.gob.pe	15 de febrero de 2023	N/A
25	DOMA - APN	Operaciones de los terminales portuarios y embarcaderos	Inadecuadas condiciones en las operaciones de los terminales portuarios y embarcaderos que conforman el Sistema Portuario Nacional	Se ha identificado la ejecución de prácticas inadecuadas en los terminales portuarios y embarcaderos como por ejemplo: programar a una nave que arribó antes que otra, no asignar el equipamiento adecuado para las operaciones, no monitorear las operaciones en la prestación de los servicios portuarios básicos cuando se prestan en dichas instalaciones, no remitir en plazos adecuados el plan de trabajo o de operaciones, a efectos de que los usuarios cuenten con la logística para el retiro o entrega de la carga y no afectar las operaciones de las naves y de los consignatarios de la carga, los cuales generan sobrecostos innecesarios. Resulta necesario asegurar que los puertos y terminales portuarios del país realicen sus operaciones de manera segura para minimizar los riesgos presentes en dichas actividades aplicando las medidas de control necesarias, con el fin de evitar y/o minimizar los accidentes, enfermedades ocupacionales y/o daños a la propiedad y a los ciudadanos.	La APN, Las empresas que cuentan con Terminales portuarios y embarcaderos.	31 de marzo de 2023	30 de junio de 2023	Pueden remitir sus comentarios al siguiente correo: lpariona@apn.gob.pe	15 de febrero de 2023	N/A



26	DOMA - APN	Los niveles de servicio y productividad de los terminales portuarios de uso público	Deficiente prestación del servicio portuario	Dado que los administrados no cuentan con lineamientos y contenidos mínimos sobre los niveles de servicio y productividad de los terminales portuarios de uso público se crea inseguridad e incertidumbre.	APN, Terminales portuarios de uso público	31 de marzo de 2023	30 de junio de 2023	Pueden remitir sus comentarios al siguiente correo: lpariona@apn.gob.pe	15 de febrero de 2023	N/A
27	DGPRTM, DGAT, DGFST, DGPPT Y GOBIERNOS REGIONALES	Logística asociada al transporte	Ineficiencia o baja calidad del servicio de transporte de mercancías por los excesivos tiempos de desplazamiento lo cual eleva el costo logístico y afecta la competitividad del país	1) El principal macroproblema 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 o 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. El gasto en transporte en el país alcanza en el 2020 los S/ 23, 909 millones con un crecimiento promedio del 4% desde el 2015. La cadena de logística de transporte y distribución está debilitada porque no solo se trata del traslado de mercancías de un lugar a otro, sino de un proceso estratégico que busca integrar todo los eslabones de la cadena (producción, transformación, comercialización, distribución y consumidor) con la finalidad de reducir los costos logísticos para la empresa, población y aumentar la satisfacción para los compradores con destino al mercado nacional e internacional y establecer los mejores niveles de competitividad. En ese sentido, se observa, una excesiva concentración del nodo Lima - Callao para los servicios e infraestructura logísticas generando así que las personas y mercancías presenten altos tiempos de espera para el desplazamiento en el nodo logístico Lima - Callao. 2) Asimismo, se observa que la multimodalidad del transporte de carga en el Perú aún es un objetivo que no ha alcanzado un pleno desarrollo a pesar de tener un enorme potencial. 3) Respecto al cabotaje, observamos que se dispone de una franja marítima-costera extensa de aproximadamente 3,080 km, con un potencial sin explotar (Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032). 4) Otra de las principales problemáticas logísticas del Perú detectadas en la estructuración de las cadenas logísticas es la excesiva concentración del nodo Lima-Callao. Si bien uno de los pilares de la estrategia del PDSL fue desconcentrar Callao mediante la modernización de los puertos marítimos de Paita, Salaverry (en el norte), Pisco y Matarani (en el sur); a nivel de cadenas logísticas, esta estrategia solo ha funcionado para las cadenas de exportación de los sectores agrícola o de la industria alimentaria (Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032). Link del capítulo relevante del PNSLT https://drive.google.com/file/d/1GDjOXYLM1mGO8zwAv0Ph4pJM09zw4O7/view?usp=sharing Finalmente, se ha podido identificar que la débil colaboración afecta a los sectores público y privado, a la interrelación entre instancias de las administraciones y entre ministerios, y requiere dotarse de un sistema de instituciones para consensuar, gestionar y mantener las actuaciones y estrategias del sector (Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032). La ausencia de la determinación de responsabilidades genera problemas en la organización de los accesos a los puertos, generando malestar dentro de los ciudadanos y de los operadores portuarios. Referencias de sustento: - Oficio N° 337-2022-APN-PD-GG-UAJ-UPS-DOMA; propuesta para la atención de la problemática del transporte de carga en las operaciones portuarias, siendo una de ellas definir el alcance geográfico del "Corredor Logístico Portuario del Callao". - Oficio N° 0254-2022-APN-PD; Carecen de competencias en materia de seguridad en las vías de transporte terrestre, y su afectación a la eficiencia y competitividad del sistema portuario nacional. - Oficio N° 1127-2022-APN-GG-UAJ; en el que trasladan información sobre una problemática de transportistas que afectan el terminal portuario de Pisco, e indican que no cuentan con competencias en materia de regulación del transporte. - Reporte de APN sobre la situación de los terminales portuarios marítimos y fluviales - Reuniones con APN y APN Pisco.	- Personas naturales y jurídicas que desarrollen actividades de transporte de carga - Usuarios de dichos servicios a nivel nacional.	3 de noviembre de 2023	1 de diciembre de 2023	Pueden remitir sus comentarios y sugerencias al siguiente correo: normasmultimodal@mtc.gob.pe	3 de noviembre de 2023	N/A
28	DGPRTM	Logística asociada al transporte	Desigualdad de oportunidades en el acceso al mercado de transporte de carga (para las mypes) debido a la alta atomización y antigüedad del transporte de carga en el país	Se tiene un sector atomizado, donde más del 80% son micro y pequeñas empresas, con flotas reducidas de vehículos (entre 1 y 5), siendo esto un referente del limitado acceso a la oferta para la prestación del servicio para las empresas generadoras de carga, que requieren mayores flotas de vehículos; lo que se constituye en una de las principales barreras para el desarrollo del transporte de carga de manera sostenible. Según los últimos datos disponibles (2018), del total de empresas de transporte por carretera, el 65.5% de empresas posee 1 vehículo (los denominados Hombres-Camión). Si sumamos todas aquellas empresas que tienen menos de 5 vehículos, el porcentaje sube a 92.2%. Asimismo, de los 304,732 vehículos registrados en el 2020, la proporción de la antigüedad del parque automotor de carga por carretera en el ámbito nacional por carretera se distribuye en: 28% de las unidades tienen entre 1 a 5 años, 33% entre 6 a 10 años, 14% entre 11 a 15 años, 3% entre 16 a 20 años, 6% entre 21 a 25 años, 7% entre 26 a 30 años y un 9% de más de 30 años (Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032). Referencias de sustento: - Acuerdos/ Actas en el marco de la Mesa Técnica para la solución del Transporte de Carga trabajada con gremios de transportistas. - Empresas Autorizadas del Transporte de Carga General Nacional, según Departamento: 2011-2021. Link: https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/344890-estadistica-servicios-de-transporte-terrestre-por-carretera-servicios-de-carga - Encuesta Nacional de Logística 2020. Link: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2998628/INFORME%20FINAL%20ENL.pdf - Guía De Orientación Al Usuario Del Transporte Terrestre. Link: https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Guia_Transporte_Terrestre_13072015.pdf	Directos: Operadores portuarios, logísticos y del transporte terrestre de carga; instituciones públicas y pobladores de ciudades portuarias y aledañas Indirectos: población en general	4 de agosto de 2023	8 de septiembre de 2023	Pueden remitir sus comentarios y sugerencias al siguiente correo: normasmultimodal@mtc.gob.pe	4 de agosto de 2023	N/A



29	DGPRTM	Logística asociada al transporte	Demanda de transporte de pasajeros insatisfecha por ausencia de oferta actual de transporte ferroviario en determinadas ciudades del país	En diversas partes del país la población no cuenta con un transporte terrestre eficiente, masivo, seguro y con respeto al medio ambiente. En algunas ciudades (Cusco) esto ha generado conflictos sociales; y por otro lado, limita la conectividad de la producción nacional (minera y agrícola) con los centros económicos nacionales en perjuicio de la ciudadanía, empresa privada y extranjera. Según el diagnóstico de brechas de infraestructura o de acceso a servicios, elaborado por el MTC en el marco del Programa Multianual de Inversiones 2023-2025 se puede detallar que la infraestructura ferroviaria existente y operativa, asciende a 1,939.7 Km, de los cuales el 78% representan tramos concesionados por el Estado, el 9.7% representan tramos no concesionados y el 12.3% pertenecen al sector privado. Sin embargo, el sistema de transporte ferroviario representa el 0.06% del sistema de transporte terrestre nacional, lo que configura una brecha que atenta contra la presencia de un sistema de transporte masivo y eficaz especialmente para el transporte multimodal.	- Personas naturales y jurídicas que desarrollen actividades ferroviarias. - Sociedad usuaria y en general	Octubre de 2023	Diciembre de 2023	Pueden remitir sus comentarios y sugerencias al siguiente correo: ltacuche-prov@mtc.gob.pe	Noviembre de 2023	N/A
30	DGPRTM	Logística asociada al transporte	Insuficiencia de oferta de transporte ferroviario de mercancías por inexistencia de una red de ferrocarriles a nivel nacional para el transporte multimodal	Parte de los componentes de la red ferroviaria nacional no cuentan con condiciones óptimas para el correcto desempeño de las actividades ferroviarias, lo cual limita el transporte ferroviario de carga. Si bien, los tramos en los que la actividad privada tiene la operación del servicio, esta se desempeña adecuadamente, no podemos afirmar lo mismo del porcentaje relativo a los tramos no concesionados y que son administrados por el estado, los cuales o se encuentran paralizados o en condiciones mínimas para la operación, como son los casos de los Ferrocarriles Huancayo Huancavelica y Tacna - Arica, respectivamente. Del mismo modo, el transporte ferroviario actual no cuenta con mecanismos tecnológicos que lo hagan más amigable para la población y empresa privada (uso de apps, plataformas tecnológicas). Asimismo, la nueva realidad contempla un énfasis en las poblaciones vulnerables, las cuales no solo por sus limitaciones físicas, sino también culturales, de género y otras no cuentan con una adecuada protección en el transporte ferroviario a fin de hacerlo atractivo. Es así que, no todas las operadoras cuentan con plataformas virtuales o las promueven adecuadamente, asimismo no todas toman en cuenta las limitaciones que no solo dependen de sus capacidades físicas, sino que tienen su origen en temas culturales.	- Personas naturales y jurídicas que desarrollen actividades ferroviarias - Sociedad usuaria y en general	Octubre de 2023	Diciembre de 2023	Pueden remitir sus comentarios y sugerencias al siguiente correo: ltacuche-prov@mtc.gob.pe	Noviembre de 2023	N/A