

ministerial que lo autorice, conforme a lo dispuesto en el numeral iii) del literal a) del inciso 16.1 y el inciso 16.2 del artículo 16 de la Ley N° 30879, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2019;

Que, mediante Informe N° 161-2019-TP/DE/UGAL, la Unidad Gerencial de Asesoría Legal del Programa considera procedente la emisión de la resolución ministerial que apruebe la transferencia financiera antes descrita;

Que, asimismo, a través del Memorandum N° 776-2019-MTPE/4/9, la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del Pliego, adjunta el Informe Técnico N° 069-2019-MTPE/4/9.2 de la Oficina de Presupuesto y el Informe Técnico N° 147-2019-MTPE/4/9.1 de la Oficina de Planeamiento e Inversiones, las cuales emiten opinión favorable y recomiendan continuar con el trámite de aprobación de la resolución ministerial solicitada;

Que, en mérito a las consideraciones expuestas y a los antecedentes que se acompañan a la presente, corresponde la emisión del acto de administración solicitado;

Con las visaciones del Viceministerio de Promoción del Empleo y Capacitación Laboral, de la Dirección Ejecutiva, de la Unidad Gerencial de Asesoría Legal, de la Unidad Gerencial de Proyectos, de la Unidad Gerencial de Promoción, de la Unidad Gerencial de Planificación, Presupuesto, Monitoreo y Evaluación del Programa para la Generación de Empleo Social Inclusivo "Trabaja Perú"; de la Secretaría General y de las Oficinas Generales de Planeamiento y Presupuesto, y de Asesoría Jurídica del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo; y,

De conformidad con lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 25 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y modificatorias; el artículo 8 de la Ley N° 29381, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo y modificatorias; el literal d) del artículo 7 del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2014-TR y modificado por Decreto Supremo N° 020-2017-TR; y el numeral iii) del literal a) del inciso 16.1 y el inciso 16.2 del artículo 16 de la Ley N° 30879, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2019;

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Aprobar la transferencia financiera del Programa para la Generación de Empleo Social Inclusivo "Trabaja Perú" a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, para el pago del Aporte Total del Programa de tres (03) convenios, en el marco del Concurso de Proyectos 2019, por el importe total de S/ 420 070,00 (Cuatrocientos Veinte Mil Setenta con 00/100 Soles), conforme al anexo que forma parte integrante de la presente resolución ministerial.

Artículo 2.- Disponer que la presente resolución ministerial y su anexo se publiquen en el Portal Institucional del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, www.gob.pe/mtpe, en la misma fecha de su publicación en el diario oficial "El Peruano", siendo responsable de dicha acción el Jefe de la Oficina General de Estadística y Tecnologías de la Información y Comunicaciones.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

SYLVIA E. CÁCERES PIZARRO
Ministra de Trabajo y Promoción del Empleo

1787586-1

TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Decreto Supremo que aprueba la Política de Subsidios del transporte urbano de pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao

DECRETO SUPREMO
N° 022-2019-MTC

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que, la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), tiene por objeto garantizar el funcionamiento de un Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao que permita satisfacer las necesidades de traslado de los pobladores de las provincias de Lima y Callao de manera eficiente, sostenible, accesible, segura, ambientalmente limpia y de amplia cobertura, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 73 de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, sobre provincias conurbadas;

Que, el artículo 3 de la Ley N° 30900, crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (en adelante, la ATU) como organismo técnico especializado adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con personería jurídica de derecho público interno y con autonomía administrativa, funcional, económica y financiera, las que se ejercen con arreglo a la Ley y constituye pliego presupuestario; asimismo, establece que la ATU tiene como objetivo organizar, implementar y gestionar el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, en el marco de los lineamientos de política que apruebe el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y los que resulten aplicables;

Que, la Segunda Disposición Complementaria Final de la citada Ley establece que con el propósito de garantizar la sostenibilidad de los servicios de transporte terrestre de personas que se orienten hacia la movilidad dentro de un Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas aprobarán, en el plazo de noventa días calendario desde la entrada en vigencia de la presente ley, las políticas y planes de subsidio a favor de estos servicios, privilegiando a los sectores más vulnerables de la colectividad;

Que, en ese sentido es necesario aprobar la Política de subsidios del transporte urbano de pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao;

De conformidad con lo dispuesto en el numeral 8) del artículo 118 de la Constitución Política del Perú, la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, y la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones;

DECRETA:

Artículo 1. Aprobación de la Política de subsidios del transporte urbano de pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao

Apruébase la Política de Subsidios del transporte urbano de pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao, cuyo texto en Anexo forma parte integrante del presente Decreto Supremo.

Artículo 2. Financiamiento

La implementación de la presente Política de Subsidios se efectúa de manera progresiva, sujeta a disponibilidad presupuestal de las entidades involucradas en cuanto se refiere a gasto público, en el marco de las Leyes Anuales de Presupuesto.

Artículo 3. Vigencia

El presente Decreto Supremo entra en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial "El Peruano".

Artículo 4. Publicación

Disponer la publicación del presente Decreto Supremo y la Política de subsidios del transporte urbano de pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao aprobada en el Diario Oficial "El Peruano" y en el portal institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (<https://www.gob.pe/mtc>).

Artículo 5. Refrendo

El presente Decreto Supremo es refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones y el Ministro de Economía y Finanzas.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los diez días del mes de julio del año dos mil diecinueve.

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO
Presidente de la República

CARLOS OLIVA NEYRA
Ministro de Economía y Finanzas

MARÍA ESPERANZA JARA RISCO
Ministra de Transportes y Comunicaciones

POLÍTICA DE SUBSIDIOS EN EL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS

Oficina General de Planeamiento y Presupuesto

Siglas y Acrónimos

| | |
|-------|---|
| AATE | Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao |
| ATU | Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao |
| BRT | Bus de Rápido Tránsito |
| GGTU | Gerencia General de Transporte Urbano de la Municipalidad Provincial del Callao |
| GPC | Gobierno Provincial del Callao |
| GTU | Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad de Lima |
| IDOM | Ingeniería y Dirección de Obras y Montaje |
| MEF | Ministerio de Economía y Finanzas |
| MML | Municipalidad Metropolitana de Lima |
| MTC | Ministerio de Transportes y Comunicaciones |
| NI | Nivel de Integración |
| PLAM | Plan Metropolitano de Desarrollo Urbano |
| PNP | Policía Nacional del Perú |
| PNTU | Política Nacional de Transporte Urbano |
| REZNA | Rutas en Zonas No Atendidas |
| SIT | Sistema Integrado de Transporte |
| TMT | Transporte Metropolitano de Trujillo |
| TYPSA | Técnica y Proyectos S.A. |

1. Introducción

La Ley N° 30900, que crea la Autoridad Única de Transporte Urbano de Lima y Callao (ATU), le devuelve al transporte urbano de pasajeros su condición de servicio público y, además, establece la posibilidad de que se implementen subsidios. La Ley establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) -en colaboración con el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)-, debe formular en un plazo de 90 días las políticas y planes de subsidios a favor de los servicios de transportes privilegiando a los sectores más vulnerables de la colectividad.

En el marco de dicho mandato, se ha formulado el presente documento que es el borrador de la Política de Subsidios de Transporte Urbano de Pasajeros para Lima y el Callao. El MTC también debe aprobar los planes de subsidios, pero para poder definir estos planes, se requieren estudios detallados que están en aún en proceso¹. El propósito del documento es explicar el diagnóstico que justifica la necesidad de implementar una política de subsidios y el alcance de esta dentro del territorio de Lima y el Callao.

Como parte de la metodología participativa con la que se ha trabajado, se desarrollaron -de forma previa a la elaboración del diagnóstico y la propuesta-, los conceptos y teorías que justifican la existencia de subsidios (ver Anexo 1). Adicionalmente, se realizó un recuento de la experiencia internacional con relación a subsidios y fuentes de financiamiento de un número importante de ciudades representativas en Norte América, Europa, Asia

y América Latina (ver Anexo 2). Así, la alta dirección del MTC y sus equipos técnicos han definido varios aspectos de la política de subsidios sobre la base de las mejores prácticas internacionales.

El documento incluye un diagnóstico operativo (y otro más extenso en el Anexo 3) en el que se han identificado todas las barreras más importantes que limitan el acceso al transporte público asociadas a la inexistencia de subsidios y luego se definen el objetivo y los componentes de la política. Así, se propone de forma amplia los destinos deseables de los recursos que se asignen tanto a los subsidios de inversión como de operación (tanto a la oferta o a la demanda) y los factores que definen la gradualidad en la implementación de las medidas específicas y los planes de acción. La idea es que la Política de Subsidios permita la sostenibilidad de la provisión de los servicios de transporte con la mayor cobertura posible. El sector transporte suministra bienes y servicios que tienen una alta rentabilidad social pero que no necesariamente tienen una alta rentabilidad financiera, por lo que los subsidios se orientan a corregir las externalidades del transporte y el tránsito urbano y maximizar los beneficios netos para la sociedad.

Para cumplir su propósito, el presente documento cuenta con seis secciones incluyendo la introducción. La segunda sección corresponde al marco de referencia. En la tercera, se define el problema principal y sus causas. En la cuarta, se desarrolla la propuesta de política de subsidios y sus componentes. Finalmente, en la quinta sección se muestra la bibliografía.

2. Marco de referencia

2.1. Antecedentes

La exacerbación en los últimos años de los problemas vinculados a las externalidades típicas de la actividad del transporte urbano (accidentes, congestión y contaminación) ha demandado importantes procesos de cambio en las políticas y en la gestión del MTC. Hoy existe un consenso amplio en que las principales externalidades negativas del transporte y el tránsito urbanos no se pueden corregir en beneficio de los usuarios del transporte público sin implementar una política de subsidios.

Entre los avances más importantes que se han realizado en el sector en los últimos años debe destacarse:

i) La formulación de la Política Nacional de Transporte Urbano (PNTU), que tiene como objetivo general "dotar a las ciudades de sistemas de transporte seguros, confiables, con altos estándares de calidad, institucionalmente coordinados, financiera, económica y ambientalmente sostenibles". Mediante esta Política se han diseñado lineamientos dirigidos a la atención de las necesidades de movilidad de las personas (lo cual aborda la infraestructura de transporte, gestión técnica y administrativa, y el uso de sistemas inteligentes de transporte), así como la identificación de servicios que permiten satisfacer las necesidades de movilidad urbana.

ii) La aprobación de la Ley de la ATU, mediante el cual se busca "garantizar el funcionamiento de un Sistema Integrado de Transporte (SIT) en Lima y Callao que permita satisfacer las necesidades de traslado de los pobladores de las provincias de Lima y Callao de manera eficiente, sostenible, accesible, segura, ambientalmente limpia y de amplia cobertura, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 73 de la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, sobre provincias conurbadas".

iii) La creación del Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible, mediante el cual, el MTC busca promover la competitividad y sostenibilidad del transporte urbano de manera descentralizada en treinta ciudades²

¹ La Política de Subsidios es el documento que fundamenta el diagnóstico que justifica la existencia de subsidios y propone las orientaciones generales para los subsidios a la inversión y a la operación. Los planes de subsidios, son documentos en los que sobre la base de estudios detallados se estiman los subsidios por cada tipo de servicios de transporte para un determinado año fiscal.

² El Programa tendrá influencia sobre las 23 ciudades que poseen más de 100 mil habitantes y las 7 ciudades capitales de departamento que albergan a menos de 100 mil habitantes, pero siguen siendo el centro de desarrollo regional.

del país, a través del asesoramiento y capacitación, apoyo económico y de planeamiento, promoviendo principalmente las inversiones en sistemas integrados de transporte.

2.2. Experiencia Internacional

La experiencia de las ciudades en las diferentes regiones del mundo brinda una referencia de los esquemas de tarifas, grados de integración y políticas de financiamiento de los subsidios a la inversión y a la operación.

Los procesos de integración en la experiencia internacional han sido implementados con diferentes modalidades y esquemas de financiamiento en todas las ciudades analizadas. Estos procesos se complementan entre sí y además son todos necesarios para la implementación de los SITs. Las principales lecciones aprendidas del análisis del grado de integración de cada ciudad son las siguientes:

- Las grandes ciudades están estructurando sus sistemas de transportes en torno a los Metros o BRTs.
- Se requiere modernizar la planificación urbana y articularla a las políticas de movilidad teniendo claro el tipo de ciudad que están promoviendo.
- Las ciudades deben optimizar sus corredores BRTs o tipo BRTs con una visión de conjunto.
- Los procesos de integración entre Metros y BRTs son importantes y se requiere de una visión completa del futuro de la red de rutas de buses de modo de minimizar las brechas de demanda.
- La planificación de los proyectos debe asegurar equipos técnicos con experiencia y consultores competentes para los diseños de proyectos.
- Los nuevos contratos en el marco de las reformas requieren un equilibrio entre los intereses de los usuarios y de los operadores.
- Se requieren políticas financieras desde el nivel nacional para establecer rectoría y cofinanciamiento de proyectos de transporte urbano.
- Estas políticas financieras deben definir cómo se subsidian los sistemas teniendo prioridad hacia favorecer descuentos por transbordos y apoyo a los sectores más vulnerables.
- En las políticas de subsidios son varios actores (más de un nivel de gobierno), los que aportan en el financiamiento.
- Las tarifas no deben definirse sólo en función de maximizar el apoyo político a los proyectos sino en función de que las inversiones en buses sean bancables.
- Los estados y las ciudades deben estudiar con cuidado sus regímenes tarifarios de modo de evitar que los subsidios se asignen hacia ciudadanos que no los necesitan y deben permitir la provisión de recursos para el óptimo mantenimiento de la infraestructura vial sobre la cual operan los corredores de buses.
- Se requiere avanzar tanto en la integración de los medios de pago, de las tarifas y de la infraestructura física.
- Finalmente, es fundamental avanzar en la coordinación institucional y en la construcción de instituciones que puedan planificar, armonizar y consolidar los procesos hacia la integración de los sistemas.

3. Diagnóstico

3.1. Definición del Problema Principal: Significativas Barreras de Acceso al Transporte Urbano³

En Lima y Callao, una porción muy importante del mercado de provisión de servicios de transporte público urbano es relativamente competitiva pues dichas operaciones no remuneran ni los costos de formalizarse ni los de modernizar sus flotas. En Lima Metropolitana existe un gran número de unidades vehiculares con una baja capacidad (combis, coasters y autos colectivos) y muy baja eficiencia por sus limitadas economías de escala. Si se mantuvieran estas condiciones de operación, no habría cómo justificar ni regulación tarifaria ni subsidios. Sin embargo, esta estructura de mercado es insostenible pues la combinación de mala planificación, ausencia de regulación económica, la persistencia del modelo "comisionista afiliador" y la excesiva superposición de rutas han exacerbado al máximo las externalidades negativas del transporte urbano (contaminación, congestión y accidentes).

Transformar este mercado y contar con infraestructura y equipamiento para una oferta masiva y de mayor capacidad (con menor incidencia de externalidades) es muy difícil de lograr sin subsidios a la inversión y a la operación aun cuando en algunos segmentos se presenten algunas características de monopolio natural por sus atributos tecnológicos: significativas economías de escala y altos costos hundidos en la infraestructura de Metros, estaciones de BRTs, carriles segregados, túneles, puentes, flota masiva, etc. La reforma e integración de un SIT en Lima y Callao requiere de intervenciones que son socialmente muy rentables pero que no son siempre financieramente viables. Por ello, debe entenderse que los esfuerzos para eliminar las barreras de acceso al transporte público y reducir las externalidades negativas asociadas, requieren dejar atrás la desregulación en el transporte urbano de Lima y el Callao. Sólo una nueva regulación económica de los servicios de transporte urbano utilizando subsidios permitirá garantizar la sostenibilidad de las prestaciones de servicios en el largo plazo y evitar la exclusión que sufren importantes segmentos de la población ya sea porque las tarifas de mercado actuales no son accesibles o porque la cobertura de los servicios sólo llega hasta la frontera de sostenibilidad.

Por todo lo anterior, el principal problema que justifica iniciar la implementación de una política de subsidios y de medidas para lograr la integración de los servicios de transporte urbano de pasajeros en Lima y Callao es la existencia de múltiples barreras de acceso que impiden que un importante sector de ciudadanos utilice los servicios de transporte público o que el uso y acceso de dichos servicios sea muy limitado.

3.2. Causas Directas e Indirectas del Problema Principal

Las causas de las barreras que se han identificado son: i) insuficiente e inadecuada infraestructura de los servicios de transportes; ii) baja cobertura de la oferta a través de buses; iii) operadores ofrecen servicios de baja calidad; iv) débil gestión del tránsito limita velocidad del transporte público; v) incipiente integración tecnológica; e vi) inexistente integración tarifaria entre diferentes servicios. En el siguiente cuadro se sintetizan los indicadores de cada causa indirecta:

Cuadro N° 1: Causas directas, indirectas e indicadores

| Causa Directa | Causa Indirecta | Indicador |
|--|--|--|
| 1. Insuficiente e inadecuada infraestructura de los servicios de transportes | 1.1 Insuficiente infraestructura de modos masivos (Líneas de Metro o BRT) | <ul style="list-style-type: none"> • La línea 1 del metro cubre el 3.37% de viajes diarios en transporte público. • El metropolitano cubre el 6.55% de viajes diarios en transporte público. • Los corredores complementarios cubren el 4.65% de viajes diarios en transporte público. • El transporte regular / tradicional (bus, combi, coaster, mototaxi) da cobertura al 85.43% de viajes diarios en transporte público. |
| | 1.2 Insuficientes inversiones en intercambiadores, estaciones de transferencia o empalmes. | <ul style="list-style-type: none"> • No existen intercambiadores entre los medios de transporte masivo (metropolitano – red del metro). • Los únicos intercambiadores se localizan en los terminales del Metropolitano, donde los buses alimentadores realizan los transbordos con la ruta troncal. |

³ Esta sección de diagnóstico ha tenido como fuente principal de información principal la que está contenida en el diagnóstico y en el análisis de causas del Programa Presupuestal de Transporte Urbano PP 0148 y la información que está consignada en el documento Política Nacional de Transporte Urbano formulado por el MTC.

| Causa Directa | Causa Indirecta | Indicador |
|--|---|--|
| | 1.3. Infraestructura no adecuada para personas con discapacidades. | <ul style="list-style-type: none"> No se ha cumplido con el porcentaje de flota de los corredores complementarios (10%) que deberían poseer facilidades para el acceso de personas con silla de ruedas. No existen mecanismos de acceso a personas con discapacidades en los servicios de transporte tradicional, en paraderos o en los vehículos. |
| | 1.4 Inadecuada inserción de los proyectos estructurantes | <ul style="list-style-type: none"> Existen pocas inversiones complementarias para la inserción de megaproyectos. El proyecto de inversión del Metropolitano y la Línea 1 del Metro no incluyó los componentes complementarios de inserción. La Línea 2 del Metro tiene inversiones complementarias que no han sido previstas y existen dificultades para adecuar el proyecto al entorno urbano. El Metropolitano ha dificultado los movimientos este-oeste sobre el eje del sistema en el distrito de Barranco. La Línea 1 del metro ha generado dificultades en la movilidad de los ciudadanos a los lados de la línea férrea en San Juan de Miraflores. |
| | 1.5 Insuficiente Infraestructura para el aprovechamiento de Plusvalía urbana | <ul style="list-style-type: none"> No se ha implementado ningún proyecto de infraestructura para aprovechamiento de plusvalía urbana. |
| 2. Limitado Acceso al transporte público a través de buses | 2.1 Significativa dispersión territorial del crecimiento urbano de Lima y el Callao | <ul style="list-style-type: none"> La población de menores recursos se ubica mayormente en las zonas periféricas. La población está distribuida de manera asimétrica: la densidad poblacional varía de 0 a 10 hab./hectárea, hasta 300 hab./hectárea. La dispersión territorial conlleva a que el tiempo de viaje promedio sea mayor en zonas alejadas del centro de la ciudad (45 – 50 min). |
| | 2.2 Rutas sólo tienen cobertura dentro de la frontera de sostenibilidad. | <ul style="list-style-type: none"> Ninguna de las rutas en Lima y el Callao reciben subsidios. Por lo tanto, muchas zonas en donde no es rentable el servicio no son atendidas. |
| | 2.3 Bajos niveles de ingresos en zonas periféricas. | <ul style="list-style-type: none"> Los hogares que perciben menos de 600 soles mensuales, destinan el 54% de dichos ingresos al uso de transporte. Las personas del estrato E (64%) y D (49%), no acceden al Metropolitano. Únicamente el 3% de las zonas de mayor pobreza (sector E) cuenta con rutas alimentadoras, y ninguna está cerca de una ruta troncal. |
| | 2.4. Bajas especificaciones de la red vial urbana en zonas periféricas. | <ul style="list-style-type: none"> Algunas zonas periféricas cuentan con vías en las que no es posible el tránsito de buses de 9, 12 y 18 metros. |
| 3. Operadores de buses ofrecen servicios de baja calidad | 3.1. Empresas operando sin cumplir requisitos | <ul style="list-style-type: none"> El modelo empresarial de afiliadores y comisionistas rige para el 90% de las empresas de transporte en Lima y Callao. Los municipios y el MTC no disponen de un registro de las unidades que operan ilegalmente (sin títulos habilitantes). La entrega de títulos habilitantes no se ha realizado de manera conjunta con un estudio sobre las rutas y diseño operacional. |
| | 3.2. Mala Planificación y Baja efectividad de la fiscalización | <ul style="list-style-type: none"> Las Municipalidades de Lima y el Callao no programan, no presupuestan ni miden los requerimientos básicos para organizar una adecuada planificación. Existen más del 50% de papeletas impagas en 142 municipalidades provinciales. La efectividad de cobro de infracciones en el tránsito urbano es alrededor del 50%. |
| | 3.3. Excesiva superposición de rutas | <ul style="list-style-type: none"> En Lima existen 350 rutas autorizadas y 16,502 vehículos en circulación. En Callao existen 151 rutas autorizadas y 9,211 vehículos en circulación. Existen 26 niveles de superposición de rutas en las avenidas por donde circula el transporte público. El actual diseño de rutas superpuestas totaliza 39,000 Km. |
| | 3.4. Predominio de unidades pequeñas y viejas | <ul style="list-style-type: none"> El 31% de la flota vehicular de Lima posee 15 o más años de antigüedad. El 59% de la flota vehicular de Callao posee 15 o más años de antigüedad. La flota de transporte público en Lima se conformó de los siguientes porcentajes: buses (36%), coaster (43%), y combis (21%). La flota de transporte público en Callao se conformó de los siguientes porcentajes: buses (15%), coaster (10%), y combis (75%). |

| Causa Directa | Causa Indirecta | Indicador |
|--|---|---|
| 4. Débil gestión del tránsito limita velocidad del transporte público | 4.1 Insuficiente infraestructura semaforizada y de los centros de control | <ul style="list-style-type: none"> En Lima existen menos de 1250 intersecciones con semáforos, y menos de 300 con semáforos inteligentes. En El Callao existe una concesión privada para el control de velocidad en las principales avenidas. En el 2015 se detectaron 123 puntos supervisados de Lima y Callao donde no existían semáforos. |
| | 4.2 Baja Capacidad de fiscalización de las reglas de tránsito | <ul style="list-style-type: none"> No se imponen reglas respecto a la circulación en vehículos menores, motocicletas y bicicletas. En Lima y el Callao, no se cuenta con métodos de control automatizados que puedan vigilar los flujos vehiculares de manera efectiva. Se dispone de muy pocas cámaras de video automáticas con velocímetro o que identifiquen comportamientos inadecuados en vehículos |
| 5. Inexistente integración tecnológica de los servicios de transporte urbano | 5.1 Existen tres sistemas de operación privada de recaudo en servicios reformados | <ul style="list-style-type: none"> Sólo en la Línea 1 del Metro y en el Metropolitano existen sistemas de recaudo electrónicos. En los Corredores Complementarios se estableció un contrato entre las empresas y el operador de recaudo del Metropolitano que aún no se implementa. No hay compatibilidad entre los sistemas de recaudo. |
| | 5.2 Mayoría de servicios de recaudo son manuales: modelo chofer-cobrador | <ul style="list-style-type: none"> En más del 90% de las rutas otorgadas a través de autorizaciones administrativas funciona el recaudo manual. Muy pocas rutas que no están en el régimen de concesiones han migrado al esquema de recaudo electrónico con tarjetas y validadores. |
| 6. Incipiente Integración tarifaria | 6.1. Reformas aumentan costos de los pasajes al aumentar transbordos | <ul style="list-style-type: none"> La implementación del metropolitano y de los corredores complementarios han aumentado los transbordos y encarecido los servicios de los usuarios. |
| | 6.2 Sólo en el Metropolitano existe integración tarifaria. | <ul style="list-style-type: none"> No existe integración tarifaria por transbordos en los servicios de transporte público reformado, a excepción del Metropolitano. |
| | 6.3. Subsidios a la operación de los servicios sólo en la Línea 1 del metro | <ul style="list-style-type: none"> Los subsidios en la Línea 1 del metro equivaldrían a 1 sol viaje realizado. |





Publique sus avisos en nuestra **web** y en versión **mobile**

Descubre lo nuevo que tiene **andina.pe**

Sede Central: Av. Alfonso Ugarte 873 - Lima • **Teléfonos:** 315-0400 anexo 2175

Cel.: 996-410162 • **Email:** lsalamanca@editoraperu.com.pe

Redes Sociales:      

4. Propuesta de Política de Subsidios

4.1. Objetivos

El objetivo general de la política de subsidios es “Universalizar el Acceso a los Servicios del Transporte Público”.

Los objetivos específicos de la política de subsidios son:

- Aumentar la tasa de uso del transporte público y limitar el transporte privado.
- Reducir los costos ambientales causados por la sobre-combustión generada por el parque automotor de transporte regular y especial
- Mejorar la eficiencia energética del sector del transporte urbano a través de la modernización de la flota y el uso de motores menos contaminantes.
- Incluir a los sectores vulnerables de la población en el SIT.

4.2. Gradualidad en la Implementación y Principios rectores de la política de subsidios

La política de Subsidios en el transporte urbano de pasajeros se implementará de forma gradual en la medida en que se ejecuten tanto las obras para la infraestructura de la Red Básica del Metro de Lima como las reformas de las rutas que operan a través de buses. La implementación de la presente Política se efectúa de manera progresiva, sujeta a disponibilidad presupuestal de las entidades involucradas en cuanto se refiere a gasto público.

En el corto plazo, los subsidios se concentrarían en las rutas troncales de Líneas de Metros y BRTs y en las rutas alimentadoras de buses de dichas rutas troncales que hayan sido concesionados. En esta fase se implementarán de forma prioritaria los subsidios a la demanda en la forma de descuentos por integración. En el mediano y largo plazo los subsidios podrían extenderse al resto de rutas reformadas y, en caso sea necesario, para lograr la universalización del servicio se implementarían subsidios a la oferta. Los subsidios no se implementarán en los servicios de transporte regular que se presten a través de autorizaciones administrativas con tarifa libre.

La política de subsidios se implementará progresivamente en la medida en que se ejecuten las políticas de integración tecnológica e integración tarifaria.

Los subsidios a la inversión se destinarían a:

- Infraestructura de obras civiles y equipos electromecánicos de las Líneas de Metro.
- Infraestructura de Carriles Segregados o Preferenciales en BRTs, Corredores Complementarios u otras rutas importantes.
- Infraestructura destinada a acondicionar estaciones, accesos y vehículos para personas con discapacidad.
- Infraestructura de estaciones de transferencia, intercambiadores y otros empalmes.
- Infraestructura complementaria para una adecuada inserción urbana.
- Infraestructura para aprovechar plusvalía urbana.
- Infraestructura Semafórica y de Centros de Control.
- Infraestructura para la Cámara de Compensación.
- Planes de Mitigación Social, reconversión laboral y chatarreo.

Cabe destacar que los recursos para estudios de preinversión, expedientes técnicos y obras para las Líneas 2, 3 y 4 ya están considerados en la Ficha de Capacidad Presupuestal del MTC 2019 – 2029, sí como en el PMI 2019-2021 del MTC actualizado a diciembre del 2018. Los cofinanciamientos de la Línea 1 del Metro son parte de los recursos regulares de AATE y podrían reducirse si la tarifa se fija por encima de su nivel actual.

Los subsidios a la operación se dirigirán para privilegiar la población vulnerable de Lima y el Callao. Los subsidios priorizarán a la población de bajos ingresos que requiere tomar varias conexiones desde zonas periféricas hasta las zonas centrales de la ciudad. Se mantendrán los subsidios a los estudiantes (medio pasaje para escolares y universitarios), y pasaje gratis a los policías y bomberos⁴. Se priorizará el análisis para ampliar subsidios dirigidos a adultos mayores, personas con discapacidad y otros segmentos vulnerables.

Las modalidades de subsidios que se podrán implementar son las siguientes:

- Subsidios mediante tarifas diferenciadas: Sólo a personas con discapacidad, estudiantes, adultos mayores, policías, bomberos y algún otro segmento poblacional priorizado.
- Subsidios a la integración: Se generan descuentos a transbordos para facilitar viajes de personas que toman varias conexiones.
- Subsidios cruzados: Por ejemplo, las rutas troncales que subsidian a las rutas alimentadoras dentro del Metropolitano.
- Subsidios a la oferta: Diseñados para expandir las rutas hacia zonas no atendidas más allá de la frontera de sostenibilidad.

Los criterios rectores sobre la base de los cuales se implementará la política de subsidios son: (1) Orientación al usuario, (2) Universalización del servicio de transporte público, (3) Flexibilidad, (4) Evaluación constante, (5) Capacitación constante, (6) Fortaleza Institucional, (7) Eficacia y eficiencia, (8) Reducción de Barreras, (9) Tecnología, (10) Movilidad inclusiva, (11) Transparencia, y (12) Integridad.

4.3. Condicionales de la Política de Subsidios

La Política de Subsidios contiene condicionales para los subsidios a la inversión y a la operación.

Las condicionales para los subsidios a la inversión son:

- Existencia del SIT aprobado por la norma correspondiente, Plan de Movilidad Urbana aprobado o en proceso y Plan Regulador de Rutas actualizado o en proceso de actualización.
 - Plan de Desarrollo Urbano aprobado.
 - Plan para lograr la formalización de las empresas (choferes en Planilla y empresas dueñas de las flotas).
 - Plan para que contrato de concesiones sustituyan a las autorizaciones administrativas.
 - Plan de modernización de la flota aprobado o establecido en contratos de concesión.
- Las condicionales para los subsidios a la operación son:

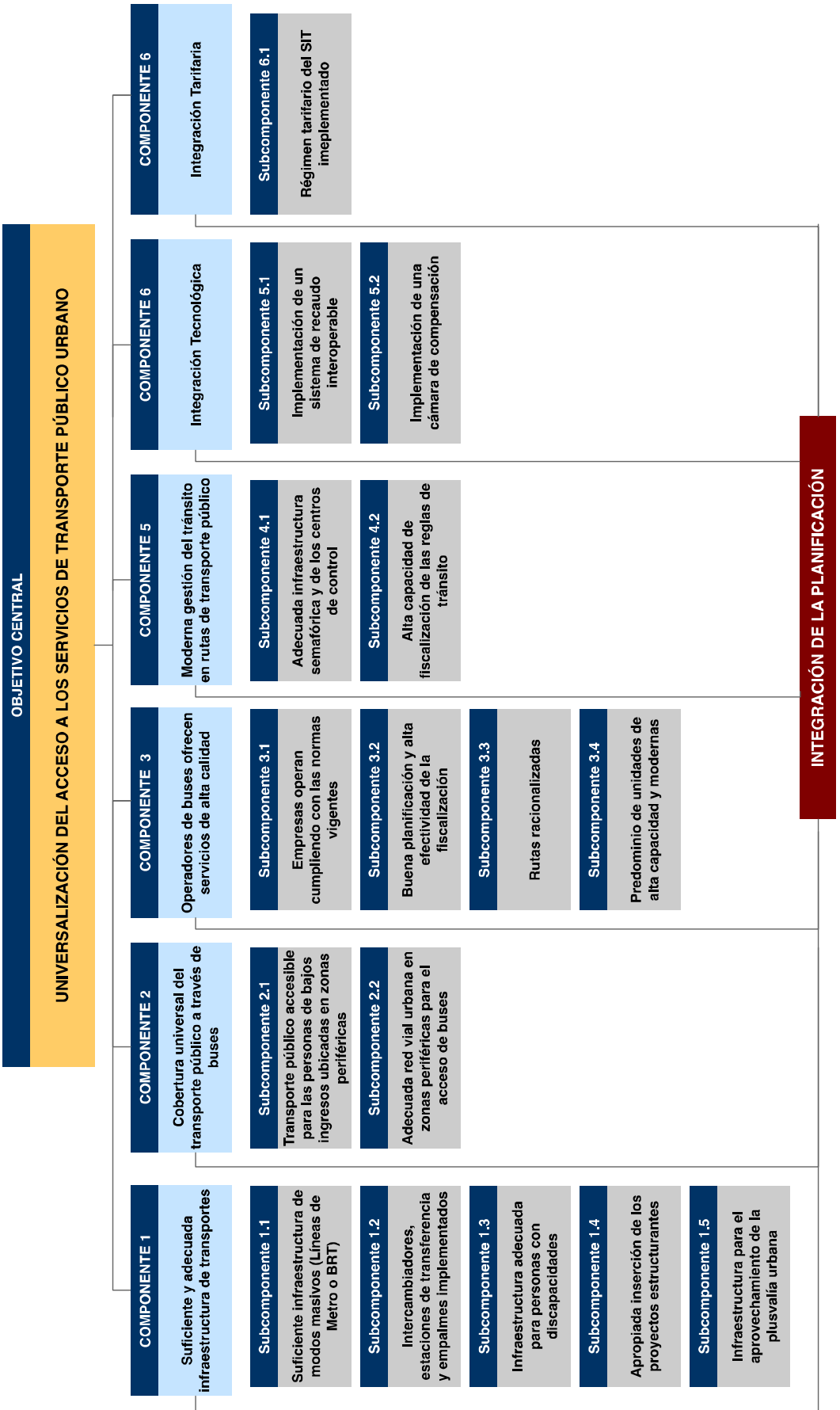
- Existencia de SIT, Plan de Movilidad Urbana aprobado y Plan Regulador de Rutas actualizado.
- Plan de Desarrollo Urbano aprobado.
- Choferes en Planilla, empresas formales, empresas dueñas de las flotas en las rutas que reciben subsidios.
- Rutas otorgadas a través de concesiones previa declaración de vías saturadas.
- Modernización de la Flota en ejecución o establecida en los contratos de concesión de las rutas.
- Sistema de Recaudo Privado Único o Interoperable.

4.4. Componentes de la Política de Subsidios

La Política de Subsidios comprende 6 componentes, los cuales se presentan en el Gráfico N° 1:

⁴ Estos subsidios implícitos están definidos en la Ley 26271 que norma el derecho a pases libres y pasajes diferenciados cobrados por las empresas de transporte urbano e interurbano de pasajeros.

Gráfico N° 1: Componentes de la Política de Subsidios: medios directos e indirectos



4.5. Planificación y Plan de Acción por componentes

Para la implementación de los seis componentes de la Política de Subsidios se requiere que la ATU pueda planificar de forma integrada sus dos principales herramientas: i) el Plan Maestro de Transportes al 2050; y ii) el Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

Cuadro N° 2: Plan de Acción para la Planificación de la Política de Subsidios y de la Integración

| Plazo | Plan de Acción |
|---------------|--|
| Corto plazo | <ul style="list-style-type: none"> - Desarrollo del Plan Maestro del Sistema de Transporte Masivo de Lima y Callao al 2050: El MTC, a través de la AATE, está ejecutando el Plan Maestro del Sistema de Transporte Masivo para Lima y el Callao. En el año 2019, se tiene previsto concluir con el Diagnóstico, el Modelo de Transporte, las propuestas de desarrollo del sistema de transporte masivo para Lima y Callao al 2050 y la política tarifaria. Para el año 2020, se espera concluir con la Evaluación Ambiental Estratégica, el Plan Maestro Integral, la Adecuación del Marco Legal y la Estrategia de Implementación del Plan Maestro. - Actualización del Plan 2035 de Lima y Callao: El MTC, a través de la ATU, mancomunará esfuerzos con la MML para la actualización del Plan Metropolitano de Desarrollo Urbano al 2035 y su armonización con el Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Se esperaría que en el corto plazo el Plan Metropolitano de Desarrollo Urbano de Lima y Callao al 2035 (PLAM) esté alineado con la política de transporte ya reestructurada. - Elaboración del Plan Regulador de Rutas: La Ley de creación de la ATU, define que su ámbito de competencia abarca todo el territorio de Lima y del Callao. Por tanto, el esquema de rutas actual basado en rutas de Lima, del Callao y rutas de interconexión debe ser modificado. Entre el 2019 y el 2020, la ATU actualizará y redefinirá el Plan Regulador de Rutas de modo de contar con un instrumento de planificación que oriente el desarrollo y actualice los esquemas de los Corredores Complementarios, Rutas de Integración, Rutas de Aproximación, entre otras. - Plan de Acción Inmediata de la Reforma del Transporte Urbano: La ATU contará sobre la base de los estudios y proyectos realizados por Protransporte, GTU y GGTU con un Plan de Acción Inmediata que definirá las prioridades con relación a la implementación de todos los segmentos de la reforma del transporte a través de rutas de buses y los esquemas de integración de dichas rutas con las rutas de la Red Básica del Metro de Lima. |
| Mediano plazo | <ul style="list-style-type: none"> - Plan de Movilidad Urbana Sostenible: La MML y el GPC deberán actualizar el PLAM 2035 durante el 2019. El 2020, en concordancia con el PLAM, la ATU realizará las acciones para la formulación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Lima y Callao sobre la base de las mejores prácticas internacionales. |
| Largo plazo | <ul style="list-style-type: none"> - Actualización y retroalimentación: Los resultados esperados de las estrategias de implementación del Plan Maestro del Sistema de Transporte Masivo de Lima y Callao al 2050, del Plan de Movilidad Sostenible, del Plan de Acción Inmediata de la Reforma del Transporte y del Plan Regulador de Rutas, serán evaluados para realizar las correcciones y ajustar los servicios de transporte urbano a la necesidad de competitividad, cohesión social e integración del SIT. |

CUADRO N° 3: PLAN DE ACCIÓN POR COMPONENTES Y SUBCOMPONENTES

| Componente | Subcomponente | Plazo | Plan de Acción |
|--|--|-------------|--|
| Componente 1: Suficiente y adecuada infraestructura de transportes | Subcomponente 1.1: Suficiente infraestructura de modos masivos (Líneas de Metro o BRT) | Corto plazo | <ul style="list-style-type: none"> - Completan los vagones de la Línea 1 del Metro: En el año 2019, se completará la flota de vagones que le permitirá a la Línea 1 del Metro contar con más de 500,000 validaciones diarias como promedio de lunes a viernes. - Continúa ejecución de la Línea 2 del Metro: Entre el año 2019 y el 2024 se concluirán las obras civiles y el equipamiento de la Línea 2 del Metro de Lima. - Línea 3 del Metro de Lima: En el año 2019, se obtendrá la viabilidad de la Línea 3 del Metro de Lima y se iniciará la licitación para la contratación de las obras. En el año 2020, se iniciará la elaboración de los estudios definitivos de ingeniería y en el 2021 se comenzará con la ejecución de las obras. - Línea 4 del Metro de Lima: En el año 2019, se obtendrá la viabilidad de la Línea 4 del Metro de Lima y en el 2020 se iniciará la licitación para la contratación de las obras. Entre el 2020 y el 2021, se iniciará la elaboración de los estudios definitivos de ingeniería y se comenzará con la ejecución de las obras. - Metropolitano: Las medidas de corto plazo anunciadas y en proceso de implementación por parte de la MML, a través de Protransporte, son las siguientes: i) mejoras en los servicios troncales y alimentadores; ii) mejoras al funcionamiento del centro de control y gestión; iv) mejoras en la atención al público; v) mejoras para incrementar la velocidad de operación; y vi) mejoras al funcionamiento de estaciones y terminales. Por otro lado, se espera que en el corto plazo se culminen los expedientes técnicos para todas las ampliaciones de la red del Metropolitano. - Integración Estación Central: Se realizará la formulación y ejecución del proyecto para la integración entre la estación de Grau, y el corredor central. - Ampliación de la Línea 1 del Metro: Entre el año 2019 y el 2021, se prevé la ampliación de la Línea 1 en el distrito de Villa El Salvador. |

| Componente | Subcomponente | Plazo | Plan de Acción |
|--|--|---------------|---|
| Componente 1: Suficiente y adecuada infraestructura de transportes | | Mediano plazo | <ul style="list-style-type: none"> - Inicio de la Operación de las Líneas 2, 3 y 4: En el mediano plazo se logrará culminar las obras civiles y los equipamientos de las Líneas 2, 3 y 4. Las operaciones se iniciarán entre el 2024 y el 2030. - Ejecución de la Ampliación del Metropolitano: Se construirá el carril segregado entre La Estación El Naranjal y Chimpu Ocllo y se ejecutará el carril segregado entre la Estación las Flores y Atocongo. - Ampliación de la flota del Metropolitano - Corredores segregados: Se iniciará la implementación de proyectos de carriles exclusivos o preferenciales de corredores prioritarios. |
| | | Largo plazo | <ul style="list-style-type: none"> - Ejecución de las Líneas 5 y 6 de la Red Básica del Metro y nuevos BRTs: En concordancia con la estrategia de implementación del Plan Maestro del Sistema de Transporte Masivo se implementarán nuevos BRTs y se iniciará la ejecución de las Líneas 5 y 6 del Metro de Lima. |
| | Subcomponente 1.2: Intercambiadores, estaciones de transferencia y empalmes implementados. | Corto plazo | <ul style="list-style-type: none"> - Intercambiadores / Estaciones de Transferencia e infraestructura complementaria de Línea 1, Línea 2, y Metropolitano: Se implementará un programa metropolitano de inversiones en intercambiadores, estaciones de transferencia y toda la infraestructura adicional de empalmes en concordancia con los planes de desarrollo urbano de Lima y Callao. Este programa de inversiones será un componente importante del Plan de Movilidad urbana y del Plan Maestro del Transporte. |
| | | Mediano plazo | <ul style="list-style-type: none"> - Implementación de Intercambiadores en Líneas de Metro 3 y 4: Se implementarán los intercambiadores o estaciones de transferencia que conecten las Líneas 3 y 4 con el resto de los servicios del sistema masivo de transporte urbano. Se implementarán los demás empalmes que sean requeridos para las rutas más importantes de transporte público. |
| | | Largo plazo | <ul style="list-style-type: none"> - Se ejecutarán los intercambiadores en las Líneas de Metro 5 y 6 y en nuevos BRTs: Se implementarán los intercambiadores o estaciones de transferencia que conecten las Líneas 5 y 6 y nuevos servicios BRT, con el resto de servicios del sistema masivo de transporte urbano. |
| | Subcomponente 1.3 Infraestructura adecuada para personas con discapacidades. | Corto plazo | <ul style="list-style-type: none"> - Mejoramiento de la señalética pensando en las personas con discapacidad visual, construcción de rampas y mejoras en los accesos para personas con discapacidad motora, protocolos de emergencia, adecuación de los vehículos para personas que usan sillas de ruedas y medidas para imponer cultura de respeto a los asientos reservados y otras medidas: En las Estaciones de las Líneas 1 y 2 del Metro, en el Metropolitano y en los Corredores Complementarios. Todas estas medidas deben cumplir con los procedimientos del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada. |
| | | Mediano plazo | <ul style="list-style-type: none"> - Mejoramiento de la señalética pensando en las personas con discapacidad visual, construcción de rampas y mejoras en los accesos para personas con discapacidad motora, adecuación de los vehículos para personas que usan sillas de ruedas y medidas para imponer cultura de respeto a los asientos reservados y otras medidas: En las Estaciones de las Líneas 3 y 4 del Metro en Rutas de Integración y en las Rutas de Aproximación. Todas estas medidas deben cumplir con los procedimientos del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada. |
| | | Largo plazo | <ul style="list-style-type: none"> - Mejoramiento de la señalética pensando en las personas con discapacidad visual, construcción de rampas y mejoras en los accesos para personas con discapacidad motora, adecuación de los vehículos para personas que usan sillas de ruedas y medidas para imponer cultura de respeto a los asientos reservados y otras medidas: En las Estaciones de las Líneas 5 y 6 del Metro y en nuevos BRTs. Todas estas medidas deben cumplir con los procedimientos del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada. |
| | Subcomponente 1.4 Apropiada inserción de los proyectos estructurantes | Corto plazo | <ul style="list-style-type: none"> - Culminación de la Ejecución de Obras Complementarias para mejorar la inserción urbana: En las Líneas 1 y 2 del Metro y en el Metropolitano. |
| | | Mediano plazo | <ul style="list-style-type: none"> - Culminación de la Ejecución de Obras Complementarias para mejorar la inserción urbana: En las Líneas 3 y 4 del Metro y en los Corredores Complementarios. |
| | | Largo plazo | <ul style="list-style-type: none"> - Culminación de la Ejecución de Obras Complementarias para mejorar la inserción urbana: En las Líneas 5 y 6 del Metro, en las rutas de integración y en las rutas de aproximación. |
| | Subcomponente 1.5 Infraestructura para el Aprovechamiento de la Plusvalía Urbana | Corto plazo | <ul style="list-style-type: none"> - Adquisición de predios para la construcción de estaciones con potencial para el desarrollo comercial para la generación de ingresos no tarifarios: En las Líneas 3 y 4 del Metro con la finalidad de reducir las necesidades de subsidio del sistema. |
| | | Mediano plazo | <ul style="list-style-type: none"> - Construcción de infraestructura que permita el desarrollo de actividades comerciales para la generación de ingresos no tarifarios: En las Líneas 3 y 4 del Metro. |
| | | Largo plazo | <ul style="list-style-type: none"> - Generación y consolidación de ingresos no tarifarios producto de la explotación de actividades comerciales en la infraestructura construida en las estaciones del Metro: En las Líneas 3 y 4 del Metro. |

| Componente | Subcomponente | Plazo | Plan de Acción |
|--|--|-----------------------|---|
| Componente 2: Cobertura Universal del Transporte Público a través de buses | Subcomponente 2.1: Transporte público accesible para las personas de bajos ingresos ubicadas en zonas periféricas. | Corto plazo | - Aumento de la cobertura a través de: i) implementación de Rutas en Zonas No Atendidas (REZNAS) y extensión de rutas para la universalización del servicio. |
| | | Mediano plazo | - Ejecución del Plan de acción para la universalización de los servicios combinando REZNAS, extensión de rutas para la universalización del servicio y subsidios a la oferta. |
| | | Largo plazo | - Contar con tarifas diferenciadas para nuevos segmentos como las personas de la tercera edad. |
| | Subcomponente 2.2: Adecuada red vial urbana en zonas periféricas para el acceso de buses. | Corto plazo | - Mejoramiento de vías de las REZNAS y en rutas extendidas: Se implementarán enfoques de cooperación con las autoridades provinciales y distritales de Lima y del Callao, de modo de mejorar a nivel de pavimento en las vías de las rutas en donde se implementen las REZNAS y en donde haya logrado que las rutas se extiendan. |
| | | Mediano y largo plazo | - Mejoramiento de las vías localizadas en las rutas que se extiendan por la aplicación de subsidios a la oferta: Se implementarán enfoques de cooperación con las autoridades provinciales y distritales de Lima y del Callao, de modo de mejorar a nivel de pavimento en las vías localizadas en las rutas extendidas a través de subsidios a la oferta. |
| Componente 3: Operadores de buses ofrecen servicios de alta calidad | Subcomponente 3.1: Empresas operan cumpliendo con las normas vigentes | Corto plazo | - Publicación de nueva tabla de sanciones e infracciones de transporte para Lima y Callao: En el 2019, ATU desarrollará sus ordenanzas especializadas del SIT y le propondrá al MTC las nuevas tablas de infracciones y sanciones para ser actualizadas o modificadas por la vía reglamentaria. |
| | | Mediano plazo | - Pleno Funcionamiento de Manuales de Operación en el Metropolitano y Corredores Complementarios: Inicio de las fases de operación del Metropolitano y de los Corredores Complementarios con Manuales de Operación establecidos y mecanismos de control y sanción eficaces. |
| | | Largo plazo | - Pleno Funcionamiento de Manuales de Operación en las rutas de integración y aproximación: Inicio de las fases de operación de las rutas de integración y aproximación con Manuales de Operación establecidos y mecanismos de control y sanción eficaces. - Culmina la transición del modelo de autorizaciones administrativas hacia concesiones: Todas las rutas pasan a operar otorgando títulos habilitantes en el marco de contratos de concesión. Todos los procesos de licitación y los contratos que se firmen estarán sujetos a la normativa del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada. |
| | Subcomponente 3.2: Buena Planificación y Alta efectividad de la fiscalización | Corto plazo | - Formación de nuevo equipo de Inspectores de transportes: Ampliación de inspectores de transportes y orientadores para viabilizar la implementación de las rutas troncales de los Corredores Complementarios. - Planificación del Monitoreo electrónico: Planificación de un sistema de monitoreo electrónico para complementar fiscalización a través de inspectores. |
| | | Mediano y largo plazo | - Ampliación del cuerpo de inspectores: Para la implementación de las rutas alimentadoras de los Corredores Complementarios y de las rutas de integración y aproximación. - Implementación del Monitoreo electrónico: Inicio de la ejecución de un sistema de monitoreo electrónico para complementar fiscalización a través de inspectores. |
| | Subcomponente 3.3: Rutas racionalizadas | Corto plazo | - Completar la Implementación de las Rutas Troncales de los Corredores Complementarios y planear las Rutas Alimentadoras: La ATU realizará los ajustes necesarios al esquema original de Corredores Complementarios y completará la implementación de las rutas troncales de los Corredores Complementarios. En adición, se actualizarán los diseños de rutas y planes operacionales de las rutas alimentadoras. - Planificación de la implementación de las Rutas de Integración y Aproximación: La ATU actualizará los planes de rutas y diseño operacional de las Rutas de Integración y Aproximación. |
| | | Mediano y largo plazo | - Implementación de las Rutas Alimentadoras de los Corredores Complementarios y de las Rutas de Integración y Aproximación: La ATU implementará todas las rutas de Lima y Callao a través de concesiones. Todos los procesos de licitación y los contratos que se firmen estarán sujetos a la normativa del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada. |
| | Subcomponente 3.4: Predominio de unidades de alta capacidad y modernas | Corto plazo | - Modernización de Flota en las Rutas Troncales de los Corredores Complementarios: Implementación de los planes de modernización de flota y chatarrero de las Rutas Troncales de los Corredores Complementarios, según contratos de concesión. |
| | | Mediano y largo plazo | - Modernización de la flota de las Rutas Alimentadoras de Corredores Complementarios, Rutas de Integración y Rutas de aproximación: Implementación de los planes de modernización de flota y chatarrero de las Rutas Alimentadoras de los Corredores Complementarios, Rutas de Integración y Rutas de Aproximación, según contratos de concesión. |

| Componente | Subcomponente | Plazo | Plan de Acción |
|---|--|-----------------------|--|
| Componente 4: Moderna gestión del tránsito en rutas de Transporte Público | Subcomponente 4.1: Adecuada infraestructura semafórica y de los centros de control | Corto plazo | - Protocolo de interoperabilidad de los Centros de Control y de la infraestructura semafórica: ATU priorizará la formulación de las normas que regulen los protocolos que aseguren la interoperabilidad de los centros de control y de la infraestructura semafórica. |
| | | Mediano y largo plazo | - Apoyo a las Municipalidades para ampliación de las intersecciones semafóricas: En las Rutas Alimentadoras de los Corredores Complementarios más importantes, en las Rutas de Integración y en las principales Rutas de Aproximación. Todos los procesos de licitación de las inversiones que se realicen a través de APPs y los contratos que se firmen estarán sujetos a la normativa del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada. |
| | Subcomponente 4.2: Alta Capacidad de fiscalización de las reglas de tránsito. | Corto plazo | - Programa de Formación a Policías de Tránsito: ATU cooperará con la PNP y las Municipalidades de su ámbito para asegurar que los efectivos de la Policía de Tránsito cuenten con una adecuada formación en gestión de tráfico. - Planificación de Sistemas Inteligentes para la Gestión del Tránsito: La ATU apoyará a la PNP y a las Municipalidades de su ámbito para preparar proyectos para utilizar sistemas inteligentes en la gestión del tránsito. |
| | | Mediano y largo plazo | - Implementación de Sistemas Inteligentes para la Gestión de Tránsito: La ATU apoyará a la PNP y a las Municipalidades de su ámbito para financiar e implementar proyectos que utilicen sistemas inteligentes en la gestión del tránsito. |
| Componente 5: Integración Tecnológica | Subcomponente 5.1: Implementación de un Sistema de recaudo interoperable | Corto plazo | - Modelo de Negocio: ATU debe hacer suyo el modelo de negocio o business rules, resultado del Estudio para la Implementación del Sistema de Recaudo del Metro de Lima ² , en la cual se identifican los diferentes actores (unidades técnicas y/o económicas) que conforman el sistema de recaudo, así como las relaciones funcionales que existen entre dichos actores, expresadas en funciones, políticas, normas, operaciones, definiciones y restricciones del modelo general. El referido modelo de negocio ya viene implementándose en el sistema central de recaudo de la Línea 2 del Metro de Lima. - Plan alcanzar la interoperabilidad entre la Línea 1, Línea 2 y Metropolitano: se implementará un Plan para lograr la interoperabilidad entre los tres sistemas que cuentan con operación privada de recaudo de manera de que utilicen una tarjeta única en el más breve plazo (Integración tecnológica – uso de tarjeta única). - Bases y Modelo de Contrato de Nuevos Operadores Privados de Recaudo: Preparación de las Bases de Licitación y modelo de contrato para un Nuevo esquema de Recaudo Interoperable para el resto de los servicios de buses. Todos los procesos de licitación y los contratos que se firmen estarán sujetos a la normativa del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada. |
| | | Mediano plazo | - Interoperabilidad plena entre la Línea 1, Línea 2 y el Metropolitano: suscripción de adendas y uso de una tarjeta de tecnología única para lograr la plena interoperabilidad de los sistemas de recaudo privado existentes. Todos los procesos de suscripción de adendas estarán sujetos a la normativa del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada. - Licitación y operación de un nuevo (o nuevos) esquema (s) de Recaudo Interoperable para el resto de los servicios de buses: LA ATU analizará las alternativas para organizar el mercado y licitará los servicios para los nuevos operadores privados de recaudo del SIT. Todos los procesos de licitación y los contratos que se firmen estarán sujetos a la normativa del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada. |
| | | Largo plazo | - Interoperabilidad de todo el sistema de rutas de transporte regular: LA ATU logra, a través de un adecuado funcionamiento de la Cámara de Compensación la integración tecnológica de todos los operadores de recaudo del SIT. |
| | Subcomponente 5.2: Implementación de una cámara de compensación | Corto plazo | - Diseño de la Plataforma Tecnológica del proyecto de Cámara de Compensación: El diseño de la Plataforma tecnológica y física será elaborado por el consultor que la AATE adjudique en el primer trimestre del año 2019, a la fecha de elaboración del presente documento la AATE se encuentra en proceso de revisión de las propuestas técnicas presentadas por los postores. El consultor desarrollará en el 2019 el dimensionamiento y el equipamiento de la Cámara de Compensación teniendo como base la propuesta desarrollada por IDOM para AATE en el estudio del año 2014. - Preparación de las bases de licitación y modelo de contrato del Proyecto de Cámara de Compensación: Preparación de la implementación de la Cámara de Compensación para consolidar la información transaccional generada por el uso de los medios de pago en todos los dispositivos del sistema y calcula las transferencias de dinero que deben tener lugar entre los actores del sistema, según las reglas de distribución o reparto de los ingresos. |
| | | Mediano plazo | - Implementación del Proyecto de Cámara de Compensación: Implementación del Proyecto de Cámara de Compensación de forma de lograr la interoperabilidad de los operadores de la Línea 1, Línea 2, Metropolitano y Corredores Complementarios. |
| | | Largo plazo | - Implementación total del Proyecto de Cámara de Compensación: Expansión del Proyecto de la funcionalidad de la Cámara de Compensación al conjunto de las rutas de Lima y Callao de forma de lograr la interoperabilidad de todos los operadores de recaudo del SIT. |

| Componente | Subcomponente | Plazo | Plan de Acción |
|--|---|-----------------------|---|
| Componente 6: Integración Tarifaria | Subcomponente 6.1: Régimen Tarifario del SIT implementado | Corto plazo | - Política tarifaria: En el marco de los estudios del Plan Maestro del Sistema Masivo de Transporte se definirá la Política Tarifaria del SIT. Para definir la política tarifaria se analizarán construirán diferentes escenarios y se evaluarán alternativas respecto de los siguientes temas: i) Armonizar tarifas de las troncales; ii) factibilidad de implementar subsidios cruzados en sistemas de rutas tronco-alimentadores; iii) viabilidad de implementar descuentos de integración entre modos planeados en una secuencia que prioriza los servicios de transporte masivos iv) mantener medio pasaje a estudiantes (escolares y universitarios); y, v) Mantener los pasajes gratis para bomberos y policías. |
| | | Mediano y largo plazo | - Incorporar subsidios a la oferta a la Política Tarifaria: Se implementaría en una segunda fase después de haber implementado REZNAS y haber extendido las rutas. - Incorporar Tarifa única semanal, mensual, trimestral o anual: En la medida en que la cobertura de los servicios se universalice a través de contratos de concesión. - Incorporar nuevas tarifas diferenciadas para nuevos segmentos: Se evaluarían alternativas para establecer tarifas diferenciadas para personas con discapacidad, personas de la tercera edad y mujeres que viajan con niños pequeños (pre-escolares). |

⁵ Estudio desarrollado en el año 2014 por la empresa IDOM

1787274-5

Autorizan viajes de inspectores de la Dirección General de Aeronáutica Civil a EE.UU. y Brasil, en comisión de servicios

RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 524-2019 MTC/01.02

Lima, 8 de julio de 2019

VISTOS: La Carta PVN-GOP-0429/19 de la empresa PERUVIAN AIR LINE S.A.C., y el Informe N° 268-2019-MTC/12.04 de la Dirección General de Aeronáutica Civil, y;

CONSIDERANDO:

Que, la Ley N° 27619, Ley que Regula la Autorización de Viajes al Exterior de Servidores y Funcionarios Públicos, y el Decreto Supremo N° 047-2002-PCM, que Aprueba Normas Reglamentarias sobre Autorización de Viajes al Exterior de Servidores y Funcionarios Públicos, regulan las autorizaciones de viajes al exterior de los servidores y funcionarios públicos; estableciendo que los viajes al exterior que realicen, entre otros, los servidores de la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se autorizan mediante Resolución Ministerial del sector, la que debe ser publicada en el Diario Oficial El Peruano;

Que, el numeral 10.1 del artículo 10 de la Ley N° 30879, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2019, dispone que, los viajes al exterior de los servidores o funcionarios públicos y representantes del Estado con cargo a recursos públicos se aprueban conforme a lo establecido en la Ley N° 27619, Ley que Regula la Autorización de Viajes al Exterior de Servidores y Funcionarios Públicos, y sus normas reglamentarias;

Que, la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, establece que la Autoridad Aeronáutica Civil es ejercida por la Dirección General de Aeronáutica Civil, como dependencia especializada del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y en el marco de dicha competencia es responsable de la vigilancia y la seguridad de las operaciones aéreas, seguridad que comprende la actividad de chequear las aptitudes del personal aeronáutico de los explotadores aéreos, así como el material aeronáutico que emplean;

Que, mediante Carta PVN-GOP-0429/19, la empresa PERUVIAN AIR LINE S.A.C., solicita a la Dirección General de Aeronáutica Civil la designación de un inspector para realizar el chequeo técnico de verificación de competencia a su personal aeronáutico, en simulador de vuelo en el equipo B-737, acompañando los requisitos establecidos en el Procedimiento Administrativo DGAC-

001 "Evaluación de Personal Aeronáutico", reclasificado como Servicio Prestado en Exclusividad S-DGAC-014 "Evaluación de Personal Aeronáutico" del Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones aprobado por el Decreto Supremo N° 008-2002-MTC y sus modificatorias;

Que, asimismo, la citada empresa cumple con el pago del derecho de tramitación del servicio señalado en el considerando anterior, ante la Oficina de Finanzas de la Oficina General de Administración; por lo que, los costos del viaje de inspección están íntegramente cubiertos por la empresa solicitante, incluyendo el pago de los viáticos;

Que, la solicitud de autorización de viaje, ha sido calificada y aprobada por la Dirección General de Aeronáutica Civil con el Informe N° 268-2019-MTC/12.04, conforme a la Orden de Inspección N° 1681-2019-MTC/12.04, y señala que el presente viaje resulta de interés institucional, toda vez que se realiza conforme a lo establecido en la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú y su Reglamento, aprobado por el Decreto Supremo N° 050-2001-MTC;

Que, en consecuencia, es necesario autorizar el viaje en comisión de servicios del señor JOSE FRANCISCO HURTADO GOYTIZOLO, inspector de la Dirección General de Aeronáutica Civil, del 15 al 17 de julio de 2019, a la ciudad de Miami, Estados Unidos de América, para los fines antes expuestos;

De conformidad con lo dispuesto por la Ley N° 30879, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2019; la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 050-2001-MTC; la Ley N° 27619, Ley que Regula la Autorización de Viajes al Exterior de Servidores y Funcionarios Públicos y sus modificatorias; y, el Decreto Supremo N° 047-2002-PCM, que Aprueba Normas Reglamentarias sobre Autorización de Viajes al Exterior de Servidores y Funcionarios Públicos, y sus modificatorias;

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Autorizar el viaje en comisión de servicios del señor JOSE FRANCISCO HURTADO GOYTIZOLO, inspector de la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a la ciudad de Miami, Estados Unidos de América, del 15 al 17 de julio de 2019, de acuerdo con el detalle consignado en el Anexo que forma parte integrante de la presente Resolución Ministerial.

Artículo 2.- Los gastos que demande el viaje autorizado en el artículo precedente, han sido íntegramente cubiertos por la empresa PERUVIAN AIR LINE S.A.C., a través de los recibos de acotación que