



PERÚ

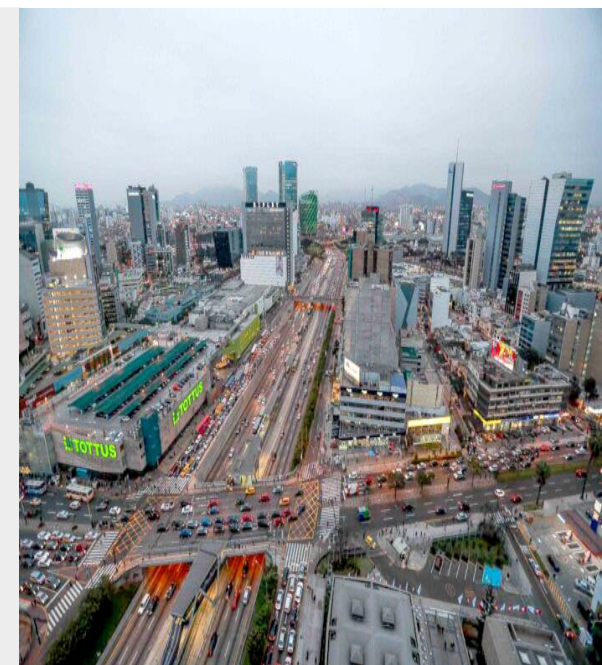
Ministerio  
de Economía y Finanzas



BICENTENARIO  
DEL PERÚ  
2021 - 2024



# Propuestas de política pública para promover un transporte público sostenible





PERÚ

Ministerio  
de Economía y Finanzas



BICENTENARIO  
DEL PERÚ  
2021 - 2024

# Contenido

I. Sobre la electromovilidad y la política pública

II. Plan integral para promover un transporte público sostenible y mejorar la calidad del aire



PERÚ

Ministerio  
de Economía y Finanzas



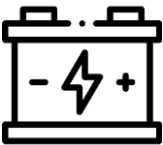
BICENTENARIO  
DEL PERÚ  
2021 - 2024

# I. Sobre la electromovilidad y la política pública

## Cómo puede enfocar el Estado sus esfuerzos



- La electromovilidad no es un fin sino un medio para reducir la contaminación y mejorar la calidad de vida de la población.



- La congestión vehicular es un problema cuya solución va por la potenciación del transporte público y la reducción del parque automotor, no incentivar su adquisición (independientemente del tipo de combustible/energía que utilicen).

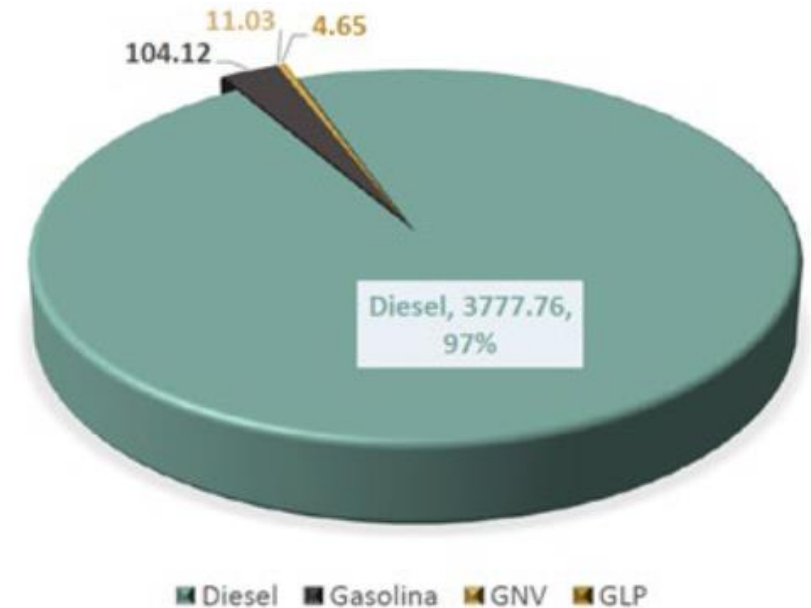


- La reducción de emisiones de transporte requiere incentivar un transporte público limpio, reducir el parque automotor y promover el transporte no motorizado.
- La promoción del transporte sostenible requiere medidas tributarias y no tributarias para promover el transporte público (pasajeros y carga).

# Cómo puede enfocar el Estado sus esfuerzos

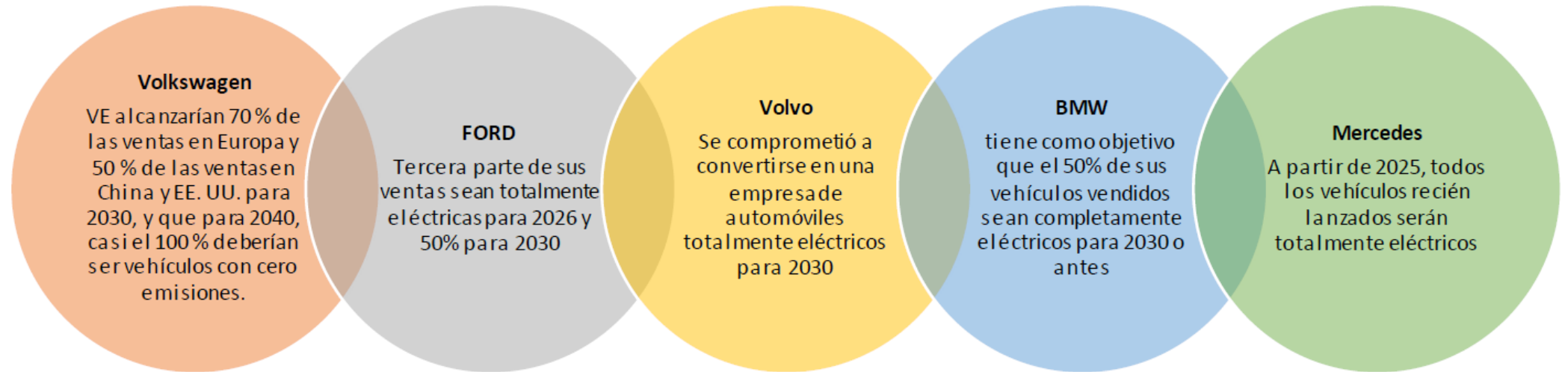
- El 97% de las emisiones nocivas provienen del diésel, utilizado principalmente por buses y camiones.
- Retirar un bus a diésel y reemplazarlo por un vehículo eléctrico equivale a retirar a 46 carros en ahorro de combustible.
- Los vehículos de uso particular producen mayor congestión y mayor daño ambiental que los de transporte público (en términos de generación de GEI por pasajero por km).

Emisiones de PM2.5 por tipo de combustible Lima-Callao (ton/año -2016)



Fuente: Deuman

## ¿Cómo está la tendencia internacional de la generación de vehículos eléctricos?



Fuente: MTC



- **Existen presiones del sector privado para subsidiar la adquisición de vehículos particulares eléctricos.** Esto no es necesario, ya la industria ha señalado que en el corto plazo la oferta mundial será de solo eléctricos o cero emisiones.



PERÚ

Ministerio  
de Economía y Finanzas



BICENTENARIO  
DEL PERÚ  
2021 - 2024

## **II. Plan integral para promover un transporte público sostenible y mejorar la calidad del aire**

# Propuesta del Ejecutivo: Plan integral



## Objetivo:

- Promover un transporte público sostenible (GNV y eléctricos) para buses y camiones a través de la reducción de costos con el fin de mejorar la calidad del aire.

Ejes	Problemática	Enfoque / Eje
1	Vehículos con antigüedad elevada	Incentivar el retiro de vehículos antiguos y contaminantes.
2	Los vehículos con tecnologías más limpias son en promedio más costosos que los de DIESEL	Reducción del costo de adquisición
3	Problemas de acceso al financiamiento	Financiamiento de vehículos.



# Primer eje: Incentivos para el retiro de vehículos antiguos y contaminantes

## Programas de chatarreo a buses y camiones a ser ejecutados desde el año 2024:

- Los programas de chatarreo consideran incentivos económicos para los titulares de vehículos que voluntariamente chatarreen sus unidades vehiculares de transporte público terrestre generadoras de altas emisiones (M2, M3, N2 y N3, de más de 15 años de antigüedad) y su sustitución por vehículos que usan energías limpias.
- El diseño y propuesta le corresponde a el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) y las municipalidades provinciales en el marco de sus competencias.



## Segundo eje: Medidas para la reducción del costo de adquisición

Incentivos  
tributarios

### 2.1 Devolución del IGV por la adquisición de vehículos nuevos eléctricos, a GNV o GNL, para los servicios de transporte terrestre de personas, de carga y transporte turístico terrestre

Devolución del IGV a empresas formales que hubiera gravado la adquisición de dichos vehículos. La devolución asegura que el 100% del IGV beneficie al transportista.

### 2.2 Inafectación del Impuesto municipal al Patrimonio Vehicular para camiones y remolcadores con motor eléctrico o a GNV

Inafectación del impuesto a los camiones y remolcadores eléctricos o a gas natural con una antigüedad no mayor a tres años. La normativa actual ya considera una inafectación similar a los buses.

Incentivos no  
tributarios

### 2.3 El otorgamiento de un bono adicional, a través del FISE, para aquellas empresas que decidan utilizar su bono de chatarreo para adquirir una nueva unidad vehicular sostenible.

*El objetivo de reducir los costos de adquisición, es reducir significativamente la brecha entre el costo de los vehículos sostenibles y el costo de los vehículos a diesel*

# Tercer Eje: Financiamiento de vehículos

Incentivos no  
tributarios

## 3.1. La creación del Fondo para la Mejora Ambiental en el Transporte (FONAM) por un monto de hasta S/ 500 millones

El objeto del FONAM es promover el financiamiento de fondos de garantía o afianzamiento para impulsar la transición a un transporte eficiente y sostenible, lo cual permitirá el acceso a tasas de interés bajas

Incentivos  
tributario

## 3.2. Régimen especial de depreciación para reducir obligaciones tributarias

- ✓ Depreciación de hasta 20% anual de la infraestructura de carga, adquiridos entre 2024-2027
- ✓ Depreciación de hasta 50% anual para buses y camiones eléctricos o a gas natural, adquiridos entre 2024-2027.

# Alcance y estrategia

SEGMENTO DEL MERCADO DE TRANSPORTE TERRESTRE	Escenario cero (statu quo)	INSTRUMENTOS DE POLÍTICA SELECCIONADOS			
		Incentivos, Retiro Vehicular	Facilidades, Adquisición y Financiación Vehicular	Incentivos Tributarios, seleccionados	Facilidades, Infraestructura de Carga Vehicular
Transporte público de personas (p.ej. buses, microbuses)	Subóptimo, se requieren acciones	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Transporte público de mercancías (p.ej. camiones)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Transporte privado (p.ej. automóviles y motos)		No aplica			



PERÚ

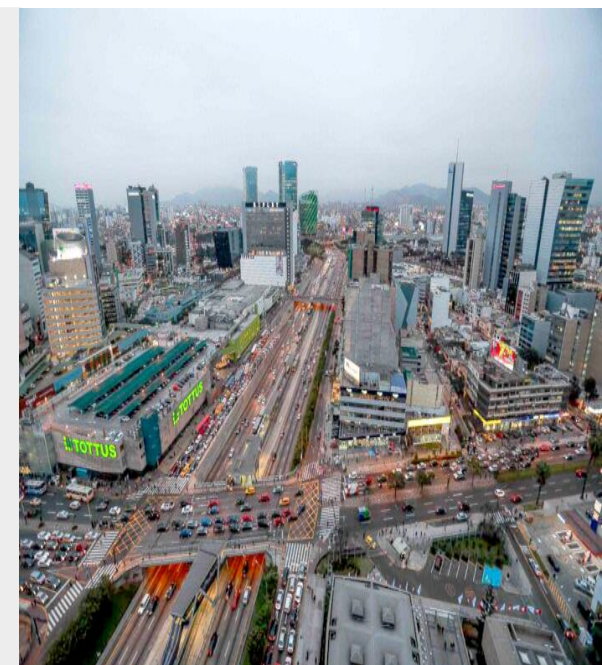
Ministerio  
de Economía y Finanzas



BICENTENARIO  
DEL PERÚ  
2021 - 2024



# Propuestas de política pública para promover un transporte público sostenible



# Recomendaciones internacionales

El Plan de Acción para la Implementación de las Recomendaciones de la Evaluación de Desempeño Ambiental, elaborado por la OCDE y la CEPAL, recomienda, entre otros, “invertir en el diseño y construcción de sistemas de **transporte público** eficientes y promover el uso de **modos de transporte distintos al automóvil**”



El Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) N° 11 “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles” estableció al transporte como un componente importante del desarrollo sostenible, por lo cual destaca que se debe “**impulsar el transporte público de pasajeros** buscando mejorar su asequibilidad, eficiencia y comodidad, a la par que la mayor utilización de este contribuiría a mejorar la calidad del aire en las ciudades”.

# El desarrollo de la Electromovilidad en el Perú – TRANSITEMOS

El informe técnico sobre el desarrollo de la electromovilidad en el Perú elaborado por la fundación TRANSITEMOS argumenta lo siguiente:



1. Una política nacional de electromovilidad debe tomar en cuenta todos aquellos medios de transporte que emplean electricidad por medio de diversas tecnologías, ya que cada una tiene sus respectivas ventajas y desventajas.



2. A pesar de que los automóviles eléctricos resuelven en gran medida ciertas externalidades negativas (emisiones de GEI y contaminantes locales), la masificación de su producción y uso puede generar efectos negativos ambientales y sociales que no suelen considerarse al planificar la transición energética (siniestralidad, alta ocupación del espacio público, congestión vial).



3. La prioridad en el desarrollo de la electromovilidad en el Perú no debe ser la sustitución de automóviles a combustión por automóviles eléctricos e híbridos de tenencia particular, **sino el desarrollo de sistemas de transporte público eléctrico**, el fomento del uso de vehículos de micromovilidad con asistencia eléctrica (bicicletas eléctricas) y la creación de sistemas de movilidad compartida en vehículos eléctricos e híbridos.

4. **La electrificación del transporte público también puede ser una oportunidad para mejorar la gestión de las empresas que brindan el servicio.**

# Situación actual de la congestión vehicular

- Según el ranking Índice de Congestión al 2022 de la firma privada TomTom, Lima ha sido catalogada como la ciudad con mayor congestión vehicular de América Latina.
- Según lo reportado por la AAP, realizar un viaje de 10km en Lima en el 2022 tomaba 27 minutos con 10 segundos, dos minutos más que el 2021.
- La congestión vehicular genera los siguientes efectos negativos por persona anualmente:
  - Se pierden alrededor de 130 horas.
  - Supone un gasto adicional de S/ 528.
  - Se generan emisiones adicionales de CO2 de 258kg.

- Políticas que incentiven el crecimiento del parque vehicular, independientemente del tipo de combustible o energía que utilicen, solo agravan la congestión vehicular.
- La congestión vehicular es un problema cuya solución va por la reducción del parque automotor y su reemplazo por vehículos limpios de transporte público.



# Eficiencia del Transporte Masivo de Pasajeros



Bus de Corredor  
(60 personas) / ocupan  
40 m2 de vía



40 Automóviles / ocupan  
480 m2 de vía



Bus tradicional  
(80 personas) / ocupan  
52 m2 de vía



53 Automóviles / ocupan  
636 m2 de vía



Bus Metropolitano  
(160 personas) / ocupan  
58 m2 de vía



107 Automóviles / ocupan  
1284 m2 de vía



Tren metro de Lima  
(1200 personas) / ocupan  
316 m2 de vía



800 Automóviles / ocupan  
9600 m2 de vía