

## PROYECTO DE LEY QUE INCORPORA LOS SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE (ITS) COMO COMPONENTE DE LA POLÍTICA NACIONAL DEL SECTOR TRANSPORTES

Los congresistas, que suscriben, a iniciativa del Congresista de la República **JUAN CARLOS MORI CELIS**, ejerciendo el derecho que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Estado, concordante con los artículos 22° - C, 67°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente proyecto de ley:

### FÓRMULA LEGAL

El Congreso de la República  
Ha dado la Ley siguiente:

### LEY QUE INCORPORA LOS SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE (ITS) COMO COMPONENTE DE LA POLÍTICA NACIONAL DEL SECTOR TRANSPORTES

#### CAPÍTULO I: DISPOSICIONES GENERALES

##### Artículo 1.- Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto declarar de interés nacional y necesidad publica la implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) como componente de la Política Nacional y aplicación de la transformación digital en el sector transporte, para coadyuvar a mejorar la gestión, administración, operación, control, fiscalización, seguridad, eficiencia y sostenibilidad, en todas sus modalidades.

##### Artículo 2.- Ámbito de aplicación

Las disposiciones de la presente Ley son de obligatorio cumplimiento para:

1. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y sus órganos desconcentrados y adscritos.
2. Los gobiernos regionales y locales en sus competencias de transporte según la normativa vigente.
3. Las entidades, organismos públicos, concesionarios, operadores y empresas privadas que intervengan en la provisión de infraestructura, equipamiento, vehículos y servicios de transporte, para el desplazamiento de personas y carga (como bienes, materiales, otros seres vivos), en los sistemas de transporte terrestre, acuático y aéreo.

### Artículo 3.- Definiciones

Para efectos de esta Ley, se entiende por:

- **Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS):** Conjunto de estrategias, medidas, tecnológicas basadas en la integración de tecnologías de información, comunicaciones, sensores, procesamiento de datos y automatización que permiten recolectar, almacenar, regular y optimizar el tránsito, la seguridad vial, la movilidad de personas y mercancías y la operación de las infraestructuras de transporte.
- **Principios de los Sistemas Inteligentes de Transporte:** El desarrollo de los ITS debe permitir la interoperabilidad, escalabilidad, integración, compatibilidad, estandarización, seguridad y neutralidad de los elementos y sistemas tecnológicos e información.
- **Plan Nacional Multisectorial de Sistemas Inteligentes de Transporte:** Instrumento de planificación a corto, mediano y largo plazo que define los objetivos, metas, estrategias e indicadores para la implementación de los ITS en coordinación con los diversos sectores y niveles de gobierno.
- **Comisión Multisectorial de Sistemas Inteligentes de Transporte:** Órgano de coordinación compuesto por representantes del MTC, otros ministerios, gobiernos regionales y locales, operadores, academia y sociedad civil encargado de articular la política de ITS

### Artículo 4.- Autoridad rectora y responsabilidades

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el órgano rector en materia de ITS y ejerce las siguientes funciones:

1. Diseñar, aprobar y actualizar la Política Nacional de ITS como componente de la Política Nacional del sector transportes para los sistemas terrestre, acuático y aéreo.
2. Formular el Plan Nacional Multisectorial de ITS con la participación de las entidades pertinentes.
3. Establecer normas, lineamientos, estándares técnicos e indicadores de desempeño para el desarrollo e integración de los ITS
4. Coordinar la creación de la Comisión Multisectorial de ITS, encargada de asesorar y articular la implementación interinstitucional.

## CAPÍTULO II: COMPONENTES DE INSTITUCIONALIZACIÓN DE LOS ITS

### Artículo 5.- Componentes del Programa Nacional de ITS

Los ITS en el sector transporte comprenden los siguientes ejes:

1. **Normativo y regulatorio:** elaboración y actualización de normas, protocolos y estándares que permitan la adecuada interoperabilidad para los ITS
2. **Desarrollo e innovación tecnológica:** Promoción de proyectos I+D+i (investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación tecnológica), implementación y masificación de tecnologías emergentes, incluyendo Internet de las Cosas, Big Data, Inteligencia Artificial, Computación en la Nube, Internet 5G, gemelos digitales, entre otros, automatización y optimización de procesos.
3. **Fortalecimiento de capacidades:** implementación de programas de capacitación para funcionarios de entidades públicas, operadores y personal técnico en materia de ITS.
4. **Financiamiento e inversión:** diseño de mecanismos de financiamiento público, incentivos fiscales y fomento de asociaciones público-privadas para proyectos de ITS.
5. **Datos abiertos:** Estandarización, generación, visualización y libre disponibilidad de datos de transporte, de acuerdo con las normativas vigentes.
6. **Monitoreo y evaluación:** establecimiento de indicadores y procesos de evaluación de la eficacia, eficiencia y sostenibilidad de los proyectos ITS.
7. **Dato como activo estratégico:** Constitución de los datos como el elemento fundamental para la toma de decisiones en el sector transporte.

#### **Artículo 6.-Organización para la implementación de los ITS**

Para la implantación de los ITS a nivel nacional, el MTC organizará sus acciones mediante:

1. **Directrices de los ITS:** Ejes de acción para ejecutar, de forma holística, el desarrollo de los ITS para una adecuada planificación, gestión de activos y ejecución de inversiones.
2. **Comisión Multisectorial de ITS:** conformada por representantes de los sectores involucrados, cuyas funciones incluyen proponer políticas, estandarizar, evaluar y proponer proyectos, y coordinar iniciativas de carácter intersectorial e interinstitucional.
3. **Plan Nacional Multisectorial de ITS:** documento de planificación aprobado por el MTC que traza la hoja de ruta y cronograma de implementación, define metas e indicadores y establece mecanismos de evaluación y rendición de cuentas.

#### **Artículo 7.-Recursos humanos y capacitación**

Las entidades comprendidas en el ámbito de esta Ley deberán:

1. Contar con personal calificado para la planificación, implementación, Planificación, regulación, gestión de inversiones, implementación, operación, conservación y actualización de iniciativas, intervenciones y activos ITS de todos los sistemas de transporte.
2. Priorizar la creación de un área y/o dirección en el organigrama del Ministerio de Transportes y Comunicaciones responsable en la planificación y gestión de inversiones, articulación institucional y con otros actores clave, y desarrollo de iniciativas de implementación de ITS en el sector transporte a nivel nacional.
3. Garantizar que dicho personal reciba y brinde capacitación periódica en coordinación con el MTC y organismos especializados en ITS.
4. Fomentar convenios con universidades e instituciones técnicas para el desarrollo de programas de formación específicos en ITS.

#### **Artículo 8. Gestión de información y protección de datos**

1. Se crea el Sistema Nacional de Información de Transporte Inteligente, que, bajo los principios de los ITS y según la normativa vigente de protección de datos personales y transparencia, integra la información técnica de los sistemas de transporte terrestre, acuático y aéreo, permitiendo su disposición para la toma de decisiones, datos abiertos y rendición de cuentas.
2. Las entidades sujetas a esta Ley deberán reportar y actualizar periódicamente la información generada por los sistemas ITS al Sistema Nacional, de acuerdo con los lineamientos que emita el MTC.
3. La recopilación, almacenamiento y tratamiento de datos personales se realizará observando las normas sobre protección de datos personales y ciberseguridad.
4. El MTC emitirá disposiciones que aseguren la accesibilidad a la información pública, salvo las restricciones establecidas por la legislación vigente.

#### **Artículo 9.- Financiamiento e incentivos**

El financiamiento para la implementación de las actividades contempladas en esta Ley se realizará con cargo a los recursos asignados en el presupuesto institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Adicionalmente, podrá comprender el presupuesto proveniente de Convenios y préstamos con organismos internacionales y fondos de cooperación, Inversiones y aportes del sector privado mediante contratos de concesión, contratos de asociación público-privada e Incentivos fiscales y tributarios que promueva el

Poder Ejecutivo para la investigación, desarrollo e implementación de tecnologías ITS.

## DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

### **PRIMERA.- Reglamentación**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobará el Reglamento de la presente Ley dentro de los ciento veinte (120) días hábiles siguientes a su entrada en vigor.

### **SEGUNDA.- Modificación de la Política Nacional del Sector Transportes**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones incorporará los Sistemas Inteligentes de Transporte como componente prioritario en la Política Nacional del Sector Transportes, ajustando sus objetivos y lineamientos en concordancia con la presente Ley.

### **TERCERA.- Vigencia**

La presente Ley entra en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

Palacio legislativo, 15 de diciembre de 2025.

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En los últimos años el Perú ha vivido un acelerado crecimiento urbano y una motorización desordenada. Este proceso, no acompañado por una planificación de infraestructuras ni por la adopción de tecnologías modernas de gestión, ha generado congestión crónica, altos índices de siniestralidad vial y una creciente contaminación. Diversos indicadores reflejan la magnitud del problema; la capital peruana es una de las ciudades más congestionadas del mundo; entre 2015 y 2024 el parque automotor de Lima creció un 40 %, mientras que la red vial solo aumentó un 7 %; apenas el 8 % de los limeños se beneficia del Sistema Integrado de Transporte (ITS) y dos tercios de su cobertura se encuentran en mal estado<sup>1</sup>. La edad promedio del parque automotor supera los 14 años y una proporción significativa de buses y camiones tiene más de 30 años lo que contribuye a la contaminación y al aumento de accidentes.

La siniestralidad vial se ha convertido en una verdadera epidemia, en las últimas tres décadas más de 85 000 personas han fallecido y alrededor de 1,2 millones han quedado heridas en accidentes de tránsito. Entre 2003 y 2023 se registraron 87 083 siniestros viales, que causaron 58 000 lesionados y 3 316 fallecidos. Solo en Lima murieron 1 668 personas por accidentes de tránsito entre enero y julio de 2025. Estos hechos generan pérdidas económicas que alcanzan entre el 2 % y el 6 % del producto interno bruto (PIB), afectando la competitividad nacional.

La congestión reduce la productividad y genera pérdidas equivalentes al 0,7 % del PIB de Lima. La contaminación por material particulado fino (PM2.5), asociada en gran medida al transporte, supera en más de tres veces el límite fijado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y se estima que causa unas 10 000 muertes al año en Lima y Callao, con un costo de aproximadamente 12,8 mil millones de dólares<sup>2</sup>.

Frente a este panorama, la incorporación de los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) se presenta como una herramienta estratégica para modernizar la gestión del transporte y contribuir a la reducción de accidentes, congestión y contaminación.

---

<sup>1</sup> Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). *Plan Maestro de Sistemas Inteligentes de Transporte (Plan ITS)*. Nota de prensa (23 junio 2025). Proporciona datos sobre 1,7 millones de accidentes en 20 años, 60 % de fallecidos en la Red Vial Nacional y el costo del proyecto piloto.

<sup>2</sup> Infobae. *Enero-julio 2025: Lima registra 1 668 muertes por accidentes de tránsito*. (julio 2025). Presenta estadísticas de víctimas en Lima y la tipología de accidentes [infobae.com](https://www.infobae.com).

El crecimiento económico y el acceso al crédito han incentivado la adquisición de vehículos privados y la informalidad en el transporte de pasajeros y carga. El Instituto Peruano de Economía (IPE) señala que entre 2015 y 2024 el parque automotor de Lima se incrementó en más de 600 000 unidades (un 40 %) mientras que la red vial apenas creció un 7 %. La flota de transporte público y de carga tiene una antigüedad promedio superior a 14 años, y en el caso de buses y camiones la edad supera los 30 años. Este envejecimiento se asocia a mayores niveles de emisiones contaminantes y un mayor riesgo de fallas mecánicas y accidentes.

En 2024 el transporte terrestre fue responsable de más del 30 % de las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) en el Perú y de la mayor parte de las emisiones de material particulado fino (PM<sub>2.5</sub>). Según IQ Air, el nivel promedio de PM<sub>2.5</sub> en Lima en 2024 alcanzó 17,1 µg/m<sup>3</sup>, más del triple del estándar recomendado por la OMS (5 µg/m<sup>3</sup>). La exposición a este contaminante genera enfermedades respiratorias y cardiovasculares y aumenta la mortalidad, con un costo estimado para la región de Lima y Callao de 12,8 mil millones de dólares.

La congestión constituye uno de los problemas más evidentes y caros del sistema de transporte peruano. La creciente demanda de movilidad se satisface principalmente con vehículos particulares debido a la falta de transporte público eficiente, provocando congestión crónica. El Banco Central de Reserva del Perú (BCRP) describe que la congestión se origina por el crecimiento del parque vehicular, la insuficiencia de infraestructura, el crecimiento urbano desordenado, la inadecuada oferta de transporte masivo y las deficiencias en el comportamiento del conductor y la fiscalización.

Esta congestión incrementa los tiempos de viaje, reduce la productividad y genera pérdidas económicas y ambientales. En las principales ciudades latinoamericanas, las pérdidas equivalen entre 0,5 % y 1,1 % del PIB; en Lima representan alrededor del 0,7 % del PIB local. La ciudad capital aparece entre las diez ciudades más congestionadas del mundo y solo tres de cada diez ciudadanos valoran positivamente las condiciones de las vías.

La inseguridad vial es otra manifestación de la crisis del transporte. Durante las últimas tres décadas murieron más de 85 000 personas y se registraron 1,2 millones de heridos en accidentes de tránsito. En 2023, la Policía Nacional registró 87 083 accidentes con 58 000 heridos y 3 316 muertos. Lima concentra más de un tercio de las víctimas: en 2025 reportó 1 668 fallecidos solo en los primeros siete meses. La mayoría de las víctimas son peatones y motociclistas y los principales factores están relacionados con el exceso de velocidad, la



imprudencia de conductores y peatones, el consumo de alcohol, la carencia de infraestructura segura y el escaso uso de tecnologías que prevengan y detecten infracciones.

El Plan Maestro de Sistemas Inteligentes de Transporte (Plan ITS) elaborado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) con el apoyo de Corea del Sur reveló que en los últimos veinte años el Perú registró más de 1,7 millones de accidentes de tránsito y que casi 60 % de las muertes se produjeron en la Red Vial Nacional. El MTC también señaló que 55 % de los accidentes mortales se concentran en esta red y que el tramo inicial del piloto de ITS (Lima-Callao-Chancay) de 130 km requiere una inversión de 8,4 millones de dólares, cifra marginal si se compara con el costo social de los siniestros.

El deterioro de la infraestructura y la inexistencia de un sistema integral de transporte acentúan la problemática. De acuerdo con el IPE, alrededor del 85 % de la red vial departamental y el 80 % de la red local se encuentran en mal estado; incluso la Red Vial Nacional presenta deficiencias en casi la mitad de sus vías, especialmente en corredores estratégicos como las carreteras Panamericanas y la Carretera Central. El retraso en la ejecución de proyectos y la fragmentación de competencias entre el MTC, gobiernos regionales y locales han impedido contar con un plan integral de movilidad y de renovación del parque vehicular.

Aunque el Perú ha avanzado en materia normativa, existe una brecha entre la normativa y su aplicación. La Ley 27181 (Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre) determina que el Estado debe proteger la seguridad y la salud en el transporte, promover la renovación del parque vehicular y propiciar la adopción de técnicas modernas de gestión del tráfico. La Ley 1412 del Gobierno Digital dispone el uso de plataformas y servicios digitales, la gestión de datos y el principio de "datos abiertos por defecto".

El Decreto de Urgencia 006-2020 creó el Sistema Nacional de Transformación Digital para coordinar el uso de tecnologías digitales y promover la competitividad. Sin embargo, estas normas no se han traducido en una política integral que incorpore los ITS como componente de la política sectorial y que articule la participación de todas las entidades. Falta desarrollar estándares técnicos, integrar bases de datos, capacitar al personal y establecer mecanismos de financiación.



## **Rol de los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS)**

Los ITS son sistemas tecnológicos que integran sensores, dispositivos de comunicaciones, software y técnicas de inteligencia artificial para optimizar el funcionamiento del transporte. El Manual de la Asociación Mundial de Carreteras (PIARC) destaca que los ITS permiten reducir la siniestralidad mediante la instalación de señales variables, semáforos adaptativos, sistemas de alerta a peatones, llamados automáticos de emergencia y herramientas de aplicación de la ley. También mejoran la gestión de la red mediante información en tiempo real, control de accesos y velocidad, prioridad al transporte público, detección automática de incidentes, telepeajes flexibles y sistemas integrados de pago.

En el contexto peruano, la aplicación de tecnologías como big data, Internet de las Cosas, inteligencia artificial y conectividad 5G puede transformar radicalmente la forma de planificar y operar el transporte. Un artículo de TSO Mobile explica que el uso de grandes volúmenes de datos permite predecir la demanda de transporte, optimizar rutas en tiempo real, programar mantenimientos preventivos, reducir tiempos muertos, supervisar comportamientos de riesgo y garantizar visibilidad completa de la cadena logística. ITS Perú, agrega que el análisis de datos históricos ayuda a identificar patrones de congestión, optimizar tiempos y planificar rutas en tiempo real. Estas ventajas se traducen en reducción de accidentes, menores tiempos de viaje, ahorro de combustible y disminución de emisiones contaminantes.

El proyecto de ley propone declarar de interés nacional la incorporación de ITS como componente de la Política Nacional del Sector Transportes y de la transformación digital, con los siguientes objetivos específicos:

- **Modernizar la gestión del transporte** mediante la adopción de tecnologías que permitan la recolección y el análisis de datos, la automatización de procesos, la interoperabilidad entre sistemas y la toma de decisiones basada en evidencia.
- **Reducir la siniestralidad y mejorar la seguridad vial** a través de sistemas de alerta temprana, control inteligente de la velocidad, priorización de transporte público, monitoreo de flotas y mecanismos de fiscalización automatizados.
- **Disminuir la congestión y optimizar la movilidad** mediante información en tiempo real para usuarios, gestión de la demanda, telepeajes dinámicos y sistemas de tráfico adaptativos.
- **Promover la sostenibilidad y la reducción de emisiones** al optimizar rutas, incentivar la renovación del parque vehicular y facilitar la

integración con modalidades de transporte no motorizado y electrificado.

- **Fortalecer la institucionalidad y la articulación intersectorial** creando una Comisión Multisectorial y un Plan Nacional Multisectorial de ITS que incluya a los gobiernos regionales, locales, operadores, la academia y la sociedad civil.
- **Desarrollar capacidades y fomentar la innovación** mediante programas de formación, alianzas con universidades, incentivos fiscales para investigación y mecanismos de financiamiento público-privado.
- **Garantizar la gestión de la información y la protección de datos** creando el Sistema Nacional de Información de Transporte Inteligente, adoptando estándares de interoperabilidad y asegurando la protección de datos personales de acuerdo con la legislación vigente.

El proyecto se basa en principios de interoperabilidad, escalabilidad, integración, neutralidad tecnológica y neutralidad de datos. Establece los siguientes componentes:

- **Normativo y regulatorio:** elaboración de normas, protocolos y estándares para asegurar la interoperabilidad de los sistemas ITS, alineados con las normas de gobierno digital y protección de datos.
- **Desarrollo e innovación tecnológica:** fomento de la investigación, desarrollo e innovación (I+D+i) en tecnologías emergentes como IoT, big data, inteligencia artificial, computación en la nube, gemelos digitales y 5G.
- **Fortalecimiento de capacidades:** programas de capacitación para funcionarios y operadores, y creación de áreas especializadas dentro del MTC.
- **Financiamiento e inversión:** establecimiento de mecanismos de financiamiento público, incentivos tributarios y promoción de asociaciones público-privadas (APP) para proyectos ITS.
- **Datos abiertos y gobierno digital:** estandarización y publicación de datos de transporte en formatos abiertos y accesibles, en concordancia con la Ley de Gobierno Digital y el principio de datos abiertos por defecto.

El Perú no puede quedarse atrás en transportes inteligentes, iniciar el impulso de una ley marco que institucionalice los ITS como componente de la política nacional, su aprobación permitirá un sistema de transporte más seguro, eficiente, sostenible y resiliente para el país.

La movilidad en el Perú atraviesa una crisis sistémica que amenaza la competitividad económica, la sostenibilidad ambiental y la calidad de vida de sus ciudadanos. El modelo tradicional de gestión del transporte, basado fundamentalmente en la expansión de la infraestructura física ("cemento y asfalto") y en una regulación reactiva, ha demostrado ser insuficiente para atender una demanda de desplazamientos que crece a tasas exponenciales. La presente iniciativa legislativa, denominada "Ley que Incorpora los Sistemas Inteligentes de Transporte (desde ahora ITS) como Componente de la Política Nacional del Sector Transportes", surge como una respuesta imperativa del Estado ante el agotamiento de los mecanismos convencionales de gestión vial y la necesidad de transitar hacia una gobernanza digital, interoperable y basada en la evidencia.

El transporte no es un fin en sí mismo, sino un medio para el ejercicio de derechos fundamentales como el trabajo, la educación, la salud y el libre desarrollo de la personalidad. Sin embargo, en la actualidad, el sistema de transporte peruano actúa frecuentemente como una barrera para el disfrute de estos derechos debido a externalidades negativas críticas: congestión crónica, siniestralidad elevada, inseguridad ciudadana en las vías y una huella ambiental insostenible.

La incorporación de los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) no constituye una mera actualización tecnológica, sino una reingeniería institucional. Se trata de dotar a la infraestructura nacional de una "capa lógica" o inteligencia digital que permita optimizar el uso de los activos existentes, reduciendo la necesidad de inversiones faraónicas en nueva infraestructura física cuando la capacidad instalada podría ser suficiente si se gestionara eficientemente. Este cambio de paradigma se alinea con las tendencias globales de Smart Mobility y responde a los compromisos internacionales del Perú en materia de cambio climático y desarrollo sostenible.

## **I. VINCULACIÓN CON LA AGENDA NACIONAL Y LA AGENDA LEGISLATIVA**

La presente iniciativa legislativa tiene vinculación con la Política Nacional de Competitividad y Productividad (PNCP) que reconoce la necesidad de mejorar la infraestructura y los servicios de transporte, así como de promover la innovación tecnológica y la digitalización. Esta política identifica la infraestructura vial y de transporte como un pilar para cerrar la brecha de competitividad y establece líneas de acción para implementar sistemas de transporte inteligentes, promover la movilidad sostenible y fortalecer la gobernanza de la infraestructura.

Posteriormente, el Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad (PNISC) 2022-2025 prioriza 72 proyectos valorados en 146 622 millones de soles, entre ellos iniciativas de carreteras, puentes y proyectos de conectividad digital. El PNISC señala que la transformación digital y la gestión de información son ejes transversales para planificar y ejecutar proyectos de infraestructura sostenible y que es necesario fortalecer la institucionalidad, la coordinación intergubernamental y la capacitación de profesionales.

Al incorporar los ITS como componente de la política nacional, el proyecto de ley alinea las acciones del sector transporte con las prioridades del PNISC, promoviendo infraestructuras sostenibles que incorporen tecnologías digitales y de datos desde su diseño.

De igual, la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023-2030 reconoce que, pese a los esfuerzos normativos y la creación de la Comisión Nacional de Seguridad Vial (CNSV), la siniestralidad sigue en aumento. Resalta que en los últimos 30 años más de 85 000 personas han muerto y aproximadamente 1,2 millones han resultado heridas en accidentes de tránsito.

El número de víctimas creció de 23 500 en 1991 a más de 67 000 en 2019. La política señala que la falta de datos fiables y el uso limitado de herramientas tecnológicas dificultan la planificación y evaluación de medidas de seguridad vial. El proyecto de ley aborda estas debilidades al establecer un Sistema Nacional de Información de Transporte Inteligente y al promover el uso de tecnologías como radares, sensores y sistemas de alerta que permiten detectar infracciones y tomar decisiones basadas en evidencia.

Asimismo, el Decreto de Urgencia 006-2020 creó el Sistema Nacional de Transformación Digital y la Política Nacional de Transformación Digital (PNTD) con el propósito de articular la adopción de tecnologías digitales en el sector público y privado. El decreto subraya que la transformación digital es una condición indispensable para aumentar la competitividad y el bienestar, y establece principios como la apertura, la transparencia, la protección de datos y la cooperación intersectorial. A su vez, la Ley 1412 de Gobierno Digital instituyó el modelo de gobierno digital y definió principios como los datos abiertos por defecto, la neutralidad tecnológica y la interoperabilidad. El PNTD plantea cuatro pilares: conectividad, habilidades digitales, economía digital y gobierno digital; establece metas para 2030 como garantizar acceso a internet en 90 % del territorio y digitalizar el 80 % de los servicios públicos.

El Acuerdo de la Agenda Legislativa para el periodo anual de sesiones 2024-2025 del Congreso de la República define las prioridades legislativas. Entre los asuntos a tratar figuran: (1) la formulación de normativa referida al transporte terrestre, aéreo y acuático; (2) la promoción de la ciencia, la tecnología y la digitalización de servicios públicos; y (3) la modernización de la infraestructura y la conectividad. La propuesta legislativa de ITS se ajusta a estos ejes al establecer un marco normativo para la digitalización del transporte y al proponer la modernización de la infraestructura con una perspectiva tecnológica. Además, al incorporar los ITS en la Política Nacional del Sector Transportes se cumple la obligación legislativa de actualizar los instrumentos de política pública.

La modernización del transporte mediante ITS contribuye directamente a los Objetivo de Desarrollo Sostenible, siendo los siguientes:

- Objetivo de Desarrollo Sostenible N° 3 - Salud y bienestar: al reducir la mortalidad por siniestros viales;
- Objetivo de Desarrollo Sostenible N° 9 - Industria, innovación e infraestructura: al promover infraestructuras resilientes y sostenibles e introducir tecnologías de vanguardia;
- Objetivo de Desarrollo Sostenible N° 11 - Ciudades y comunidades sostenibles) al mejorar la movilidad y reducir la contaminación;
- Objetivo de Desarrollo Sostenible N° 13 - Acción por el clima: al disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero mediante una gestión eficiente del transporte.

El proyecto de ley, al integrar tecnología y sostenibilidad en el transporte, favorece el cumplimiento de la Agenda 2030 y posiciona al Perú como referente regional en transformación digital y seguridad vial.

## **II. IMPACTO EN EL MARCO NORMATIVO VIGENTE**

La Ley 27181 establece los principios básicos del transporte terrestre y tiene como objetivos satisfacer las necesidades de los usuarios, proteger la vida, la salud y el ambiente, y garantizar la libre competencia. El artículo 3 reconoce la obligación del Estado de proteger la seguridad de las personas y del medio ambiente. El artículo 4.4 autoriza al Estado a promover la renovación del parque vehicular para proteger la seguridad pública.

El artículo 6 dispone que el Estado debe promover que los agentes internalicen los costos de congestión y contaminación, pudiendo aplicar peajes u otras medidas. Finalmente, el artículo 7 indica que el Estado debe fomentar el uso

de técnicas modernas de gestión del tráfico y que definirá estándares técnicos para los sistemas de control de tránsito y transporte.

El proyecto de ley complementa esta normativa al establecer explícitamente que los ITS son parte de la política nacional, proporcionando un marco para diseñar, financiar e implementar técnicas modernas de gestión del tráfico y de seguridad vial. Asimismo, promueve la renovación tecnológica y la adopción de tecnologías emergentes, reforzando el mandato del artículo 4.4. Los sistemas de peaje dinámico, la gestión inteligente de la velocidad y la priorización de transporte público propuestos por la ley responden a la exigencia del artículo 6 de internalizar los costos de congestión y contaminación.

El proyecto de ley adopta estos principios al promover sistemas interoperables, la apertura de datos de transporte y la creación de un Sistema Nacional de Información de Transporte Inteligente que respete la privacidad y la seguridad de los datos. El Decreto de Urgencia 006-2020 resalta la necesidad de transformar digitalmente las organizaciones públicas para mejorar la competitividad y el bienestar de la población; el proyecto de ley contribuye a esta transformación al incorporar tecnologías digitales en la gestión del transporte, sector fundamental para la competitividad.

La Política Nacional de Seguridad Vial 2023-2030 busca reducir las muertes y lesiones por siniestros de tránsito mediante la mejora de la infraestructura segura, la fiscalización efectiva y la cultura vial. La política reconoce que la falta de sistemas de información y la escasa inversión en tecnologías son barreras para su implementación. El proyecto de ley atiende estas barreras al establecer un marco para la planificación, financiamiento y despliegue de ITS que optimicen la fiscalización, la gestión de incidentes y la infraestructura segura. Además, al crear la Comisión Multisectorial de ITS y el Plan Nacional Multisectorial de ITS, contribuye a la coordinación que exige la política.

El envejecimiento del parque vehicular y la congestión contribuyen significativamente a la contaminación del aire. La normativa ambiental peruana establece límites de emisiones y estándares de calidad del aire, mientras que los compromisos internacionales enmarcados en el Acuerdo de París exigen reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>. El proyecto de ley, al promover tecnologías que reducen las emisiones y al incentivar la renovación de la flota, se alinea con estas obligaciones. Por otro lado, la mejora de la seguridad vial apoya el derecho a la salud y la seguridad de la población, reconocido en la Constitución y en tratados internacionales. La implementación de ITS también ayudará a cumplir las metas del Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático, que



incluye reducir la vulnerabilidad de la infraestructura de transporte frente a eventos climáticos extremos.

Las municipalidades provinciales y distritales y los gobiernos regionales tienen competencias en la regulación y operación del transporte urbano y regional. La ley propuesta dispone que estas entidades deben implementar ITS en coordinación con el MTC. Esto armoniza con las Leyes Orgánicas de Gobiernos Regionales y Municipalidades, que les asignan la obligación de planificar el transporte local y de garantizar la seguridad vial, pero hasta el momento les ha faltado un marco de coordinación. La creación de la Comisión Multisectorial de ITS y del Plan Nacional Multisectorial de ITS facilitará la articulación intergubernamental y garantizará que las inversiones en ITS respondan a planes regionales y municipales.

### III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

Según la Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial, los accidentes de tránsito cuestan a los países entre el 2 % y el 6 % de su PIB. Para el Perú, cuyo PIB superó los 226 000 millones de dólares en 2024, el costo estimado de los accidentes alcanza entre 4 500 y 13 500 millones de dólares anuales. A ello se suman los costos humanos irreparables: más de 3 300 muertes en 2023 y 1 668 fallecidos solo en Lima en los primeros meses de 2025. Además, las víctimas lesionadas y sus familiares soportan gastos médicos, pérdida de productividad y secuelas psicológicas.

Unos de los costos mas evidentes al ciudadano, son los tiempos prolongados de desplazamiento que reducen la productividad laboral y elevan el consumo de combustible. El BCRP estima que la congestión en Lima representa el 0,7 % de su PIB, lo que equivale a unos 1 200 millones de dólares anuales. Esta cifra no incluye los costos por estrés, enfermedades vinculadas a la contaminación acústica.

La exposición a PM2.5 se asocia a aproximadamente 10 000 muertes anuales en Lima y Callao y un costo de 12,8 mil millones de dólares. Además, el transporte es responsable de más del 30 % de las emisiones de CO<sub>2</sub> en el Perú, contribuyendo al cambio climático y exponiendo al país a sanciones y restricciones comerciales en mercados que exigen bajos niveles de emisiones.

Sin la adopción de ITS y sin la modernización del sistema de transporte, estos costos continuarán e incluso se incrementarán debido al crecimiento del parque automotor y a la urbanización acelerada.



La implementación de ITS requiere inversiones en infraestructura tecnológica (sensores, cámaras, radares, centros de control, redes de comunicaciones), desarrollo de software, capacitación de personal y mantenimiento. El Plan Maestro de ITS propuesto por el MTC estima que para monitorear en tiempo real 1 560 km de la Red Vial Nacional y ejecutar un proyecto piloto de 145,5 km entre Lima, Callao y Chancay se necesita una inversión inicial de más de 8 millones de dólares. Esta cifra incluye la instalación de dispositivos de detección, sistemas de comunicación y centros de operación para responder a incidentes de forma inmediata.

Aunque implementar ITS a nivel nacional implicaría inversiones mucho mayores, estas cifras demuestran que los costos son relativamente bajos en comparación con las pérdidas anuales por accidentes, congestión y contaminación. La inversión puede distribuirse progresivamente priorizando corredores de alta siniestralidad y congestión y complementándose con esquemas de financiamiento público-privado. Además, las tecnologías digitales presentan economías de escala: la infraestructura de comunicaciones y los centros de datos pueden servir para múltiples servicios (peajes, logística, emergencias, transporte público), lo que reduce el costo marginal de nuevas aplicaciones.

Entre los principales beneficios esperados, tenemos:

- a) **Reducción de accidentes y víctimas:** Diversos estudios internacionales muestran que los ITS, al mejorar la visibilidad de la vía, alertar a los conductores y gestionar la velocidad, pueden reducir los accidentes hasta en un 30 %. En contextos similares, la implementación de sistemas de gestión de tráfico y cámaras de vigilancia ha disminuido las muertes en un 20 % a 40 %. Adaptar estos valores al Perú supondría evitar entre 600 y 1 200 muertes anuales, además de miles de lesionados.
- b) **Disminución de los tiempos de viaje y ahorro de combustible:** La información en tiempo real y los sistemas de gestión adaptativa permiten optimizar rutas y reducir los tiempos de viaje entre un 10 % y un 25 %. Para los usuarios, esto significa más horas productivas y menor gasto en combustible; para las empresas, una mejora en la logística y en la competitividad de sus cadenas de suministro.
- c) **Reducción de emisiones contaminantes:** Al optimizar la circulación y evitar la congestión, los vehículos reducen las emisiones de CO<sub>2</sub> y PM<sub>2.5</sub>. Según la AAP, el transporte terrestre contribuye con más del 30 % de las emisiones de CO<sub>2</sub>; una disminución del 15 % en las emisiones asociadas al tránsito equivale a una reducción de aproximadamente 1 millón de

toneladas de CO<sub>2</sub> al año. Esta reducción ayuda a cumplir los compromisos climáticos y mejora la salud pública.

- d) **Aumento de la eficiencia del transporte público y la logística:** Los ITS permiten priorizar el transporte público mediante semáforos inteligentes y carriles exclusivos, mejorando su puntualidad y atractividad. Asimismo, los operadores logísticos pueden utilizar información en tiempo real para optimizar la distribución de carga, reduciendo costos y tiempos de entrega. Los sistemas de telepeaje y pago electrónico simplifican la recaudación y reducen pérdidas por evasión.
- e) **Transparencia y participación ciudadana:** La apertura de datos posibilita que ciudadanos, empresas y academia desarrollen aplicaciones y realicen estudios basados en la información del transporte. Esto fortalece la democracia digital, estimula la innovación y permite una evaluación social constante de las políticas públicas.
- f) **Generación de empleo y desarrollo tecnológico:** La implementación de ITS generará demanda de profesionales en ingeniería, informática, análisis de datos y ciberseguridad. Fomentará además alianzas con universidades y centros de investigación, impulsando el desarrollo de soluciones propias y la exportación de servicios digitales.

La infraestructura ITS incluye redes de sensores (radar, lidar, cámaras), estaciones de monitoreo meteorológico, equipos de comunicación (fibra óptica, 5G, radio troncalizada), centros de control y sistemas de información geográfica. Debe asegurarse la compatibilidad y la interoperabilidad entre los sistemas de los distintos operadores y niveles de gobierno. El proyecto de ley propone definir estándares técnicos y protocolos de comunicación, con base en normativas internacionales como las normas ISO 14813 y 21217 para la arquitectura y comunicaciones ITS.

El manejo de grandes volúmenes de datos exige plataformas robustas de almacenamiento y análisis. Se requiere implementar arquitecturas de datos abiertas y seguras, con controles de acceso, auditorías y protocolos de encriptación. La interoperabilidad debe basarse en APIs (interfaces de programación de aplicaciones) y formatos abiertos (ej. GTFS, DATEX II). Se deben aplicar principios de anonimización y minimización de datos personales, de conformidad con la Ley de Protección de Datos Personales. La ciberseguridad es crítica para evitar intrusiones o manipulaciones que puedan poner en riesgo la seguridad de los usuarios.

La participación del sector privado es esencial para ampliar la cobertura de los ITS y acelerar su implementación. Concesionarios de carreteras, operadores de

transporte público y empresas de telecomunicaciones pueden cofinanciar la instalación de sensores y centros de control a cambio de garantías de retorno (peajes dinámicos, publicidad, venta de datos agregados). La gobernanza de los ITS debe ser transparente y estar sujeta a escrutinio público; la Comisión Multisectorial de ITS actuará como órgano de coordinación, debiendo incluir representantes de la sociedad civil y expertos técnicos.

En ese sentido, el diagnóstico evidencia que la falta de planificación, la antigüedad del parque vehicular y la escasa adopción de tecnología generan un triple impacto: altos índices de siniestralidad, congestión crónica y contaminación ambiental. Estos problemas representan costos económicos superiores a 5 % del PIB y afectan la salud y la productividad de los peruanos.

Aunque existen normas generales de transporte y de gobierno digital, ninguna reconoce explícitamente a los ITS como componente de la política sectorial ni establece los instrumentos de planificación y financiamiento necesarios. La aprobación del proyecto de ley llenará este vacío y permitirá implementar soluciones integrales basadas en datos.

La iniciativa se ajusta a la Agenda Legislativa 2024-2025, a la Política Nacional de Transformación Digital, a la Política de Seguridad Vial y al Plan Nacional de Infraestructura Sostenible, así como a los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Al articular estos instrumentos, el proyecto de ley incrementa la coherencia de las políticas públicas y asegura su financiamiento.

El aprovechamiento de la información es central en los ITS. Se requiere adoptar estándares de datos abiertos, garantizar la protección de la privacidad y fortalecer la ciberseguridad para evitar interrupciones y abusos. La interoperabilidad con sistemas internacionales será clave para garantizar la compatibilidad y el intercambio de mejores prácticas.

Palacio Legislativo, 15 de diciembre 2025.