

Eje: Desarrollo y ambiente

Avanzando con resiliencia: Una “nueva movilidad” para Lima y Callao

Juan Carlos Dextre (PUCP)



Aliados estratégicos



Auspiciadores



Introducción

En la actualidad Lima y Callao cuenta con un sistema de transporte público fracturado y precario que ha perpetuado el caos en la ciudad, con consecuencias que afectan desproporcionadamente a sectores más vulnerables de la población.

La pandemia de la COVID-19, ha puesto en jaque cómo funciona el sistema de transporte público; siendo este de vital importancia para asegurar los niveles de accesibilidad y aumentar las oportunidades para el desarrollo.

Aunque existen planes para mejorar el transporte público, se requiere abordar este problema de forma multisectorial.

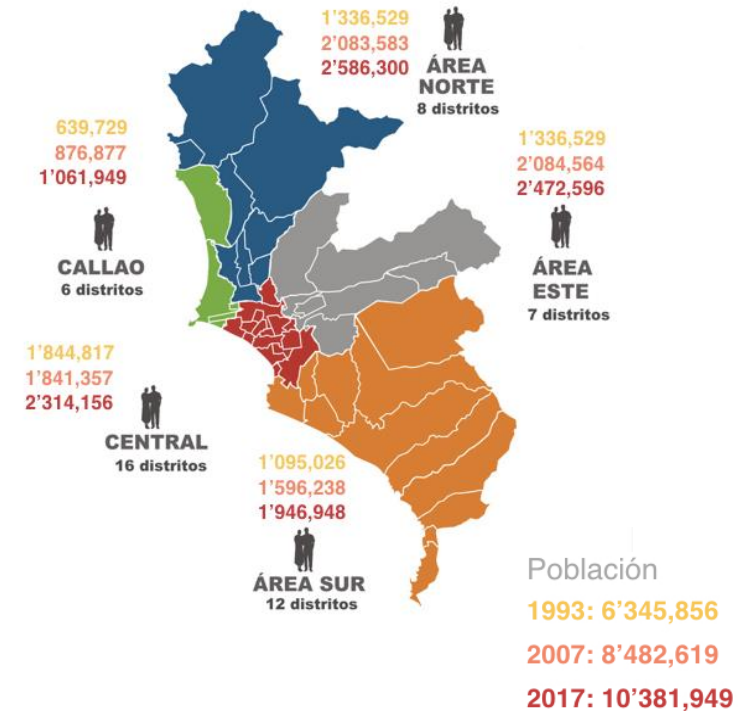


Fuente: El Comercio, 2020. Transporte público durante pandemia COVID-19

Diagnóstico (1)

La Estructura Urbana de Lima y Callao

- Concentra un 30% de la población nacional.
- Inequidad económica en varios distritos de Lima y Callao.
- Escasez de espacios públicos en distritos alejados del centro.
- Localización de servicios públicos y centros laborales – atractores de viajes: Lima Cercado, Surco, Callao y Ate Vitarte (AATE, 2018)



Fuente: INEI, 2017. Distribución poblacional Lima y Callao

Diagnóstico (2)

Estructura del Transporte Urbano

Partición modal:

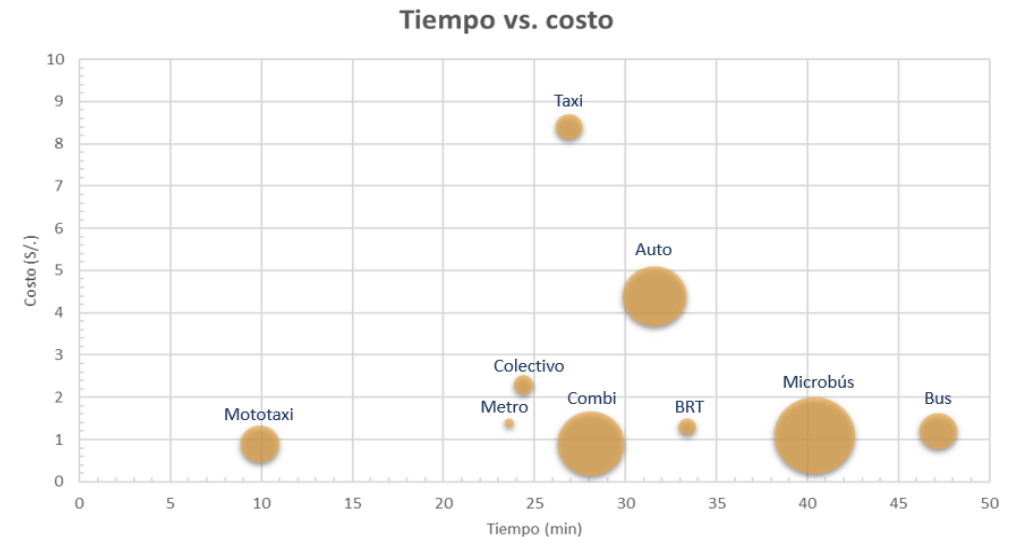
- 51% Son usuarios de transporte público (solo el 6% es parte del sistema concesionado)
- 25% de viajes se hacen a pie

Motivos de viaje: Ir al trabajo y a la escuela generan gran cantidad de viajes

- Ir al trabajo: 68% usan transporte público
- Ir a la escuela: 25% prefieren modos activos y motos

Costo y tiempo de viaje:

- Preferencia de bus y microbús por su bajo costo, a pesar de que demora más
- Uso de Mototaxi para distancias cortas



Fuente: JICA 2013. Relación tiempo, costo y el grado de intervención en el sistema de transporte.

Diagnóstico (3)

Infraestructura y congestión

- Discontinuidades viales: La falta de diseño vial adecuado afecta principalmente al transporte público de superficie que tiene ruta fija.
- Infraestructura de transporte masivo: Constituye la columna vertebral de la ciudad
- Proyectos que mejoran la accesibilidad en la periferia como el proyecto de los teleféricos.
- Proyectos complementarios para reducir el tráfico en el centro como los anillos viales.



Fuente: Google Earth. Discontinuidad vial en intersección de Av. Aramburú y Av. Arequipa

Diagnóstico (4)

Otras externalidades

Contaminación: Cerca del 26% de la flota es mayor a 20 años y el 85% de todos los vehículos de transporte convencional utilizan petróleo como combustible.

Accidentes de tránsito:

- En el 2018 el 40% de los accidentes fatales fueron ocasionados por el transporte público convencional.
- Entre las principales causas de accidentes están: el exceso de velocidad y la imprudencia del conductor.
- Son los peatones los que más sufren accidentes de tránsito, seguido por los usuarios de la bicicleta.

LIMA

La Molina: Mueren dos ciclistas en pleno estado de emergencia

La presidenta de la Asociación de Ciclistas del Perú, Carlota Pereyra, denunció que la mala infraestructura vial del distrito [La Molina](#) contribuye a la proliferación de accidentes.



Vecinos del distrito pidieron ciclovías seguras. | Fuente: Andina/Referencial

Fuente: RPP, 2020. Accidente fatal que involucra ciclistas

Diagnóstico (5)

Impacto del coronavirus en la movilidad

En una primera etapa se propusieron medidas de carácter sostenible como:

- El uso de modos activos
- Incentivo de compras a nivel local
- La restricción de vehículos motorizados
- Priorización de transporte público con aforo reducido
- Teletrabajo y educación a distancia.

Medidas efectivas para reducir la congestión, redistribuir el espacio y mejorar la calidad del aire; sin embargo, varias medidas se hicieron insostenibles por la **crisis económica** y la **informalidad laboral** que existen en Lima y Callao.



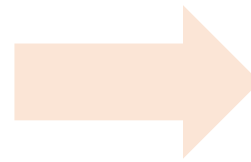
Fuente: Andina, 2020. Uso de ciclovías emergentes

Opciones de política

- **Política 1: Transporte público como eje articulador de la ciudad y su integración con la planificación de los usos del suelo.**
- Política 2: Reconocimiento de la movilidad activa como modos de transporte necesarios para la sostenibilidad
- Política 3: Gestión de la demanda de los sistemas de transporte que sostienen la ciudad
- Política 4: Reconocimiento del costo de la vida para la reducción de accidentes de tránsito.

Opciones de Política

Política 1: Transporte público como eje articulador de la ciudad y su integración con la planificación de los usos del suelo.



- Ciudad compacta y caminable.
- Crecimiento en la economía local.
- Más accesibilidad.
- Menos viajes innecesarios usando transporte privado.
- Mayor seguridad en las calles.
- Aumento de la resiliencia del sistema.

Fuente: Modificado de "Movilidad en Zonas Urbanas", Dextre y Avellaneda, 2014 . Pirámide Estratégica

Objetivos específicos

- Garantizar la movilidad, el fácil acceso y el derecho a la ciudad, privilegiando al transporte público sobre otros modos motorizados. Además, se busca mejorar los niveles de calidad de vida al reducir las externalidades del actual sistema caótico de transporte.
- Impulsar una mejora de los usos del suelo para la creación de una ciudad más compacta que promueva el uso de modos sostenibles en los viajes y reduzca los niveles contaminación, congestión y mejore la salud de las personas.
- Fortalecer la seguridad vial del sistema de movilidad, mediante el diseño seguro de la infraestructura; y la gestión de la velocidad para reducir el peligro de los usuarios vulnerables.

Recomendaciones de la política

Estrategias	Recursos	Alianzas	Acciones
Creación de visión de ciudad para Lima y Callao.	Identificar limitaciones y priorizar presupuestos.	Métodos participativos con ciudadanía.	Uso de urbanismo táctico: Medidas rápidas y de bajo costo.
Política de gobierno, dirigida desde el gobierno central (multisectorial).	Modelos financieros sostenibles para proyectos de inversión privada (APP)	Alianzas con organizaciones colectivas y activistas.	Campañas de concientización (gobiernos locales).
Cambios normativos de uso del suelo para lograr compacidad.	Subsidios a la Oferta y a la demanda.	Integrar al sector privado en el plan de movilidad sostenible: integración de <i>shared mobility</i> .	Campañas en los colegios sobre movilidad sostenible y seguridad.
Creación de Base de datos para la evaluación continua.	Captura de plusvalías para el desarrollo sostenible y compacto.	Reforzar lazos con la academia: Inversión con centros de investigación.	Aplicar estrategias del tipo “garrote y zanahoria”

Hoja de ruta (1)

Tipo	100 días	1 año	5 años
Transporte público y sistema integrado	<ul style="list-style-type: none"> Planificación de nuevas rutas de transporte público de superficie. Evaluación de zonas para la integración del <i>paratransit</i>. Selección de rutas con alta demanda. Licitación de las líneas 3 y 4 del Metro de Lima y Callao. 	<ul style="list-style-type: none"> Sistema de integración del paratransit. Rutas con carriles exclusivos y control electrónico. Inicio de implementación del sistema único de recaudo del SIT. Adecuación de infraestructura para el uso multimodal. Programa de bicicletas públicas integrada al SIT 	<ul style="list-style-type: none"> Operación de las líneas 2 y 4 del Metro de Lima y Callao y del teleférico de Lima. Funcionamiento del Sistema único de recaudo entre los modos de transporte.
Infraestructura y diseño urbano	<ul style="list-style-type: none"> Ubicación de paraderos adecuados y estratégicos. Programa de recuperación del espacio público por gobiernos locales. Mejoramiento de las discontinuidades viales. 	<ul style="list-style-type: none"> Inicio del proyecto de anillos viales Infraestructura de soporte para usuarios de micromovilidad y peatones. Identificación de “Zonas 30” Plan de regeneración urbana a lo largo de corredores de transporte público masivo 	<ul style="list-style-type: none"> Dotar de infraestructura flexible y adaptable. Crear colegios de alto rendimiento en las nuevas centralidades Estaciones multimodales estratégicas en nuevas estaciones de las líneas 2 y 4 y la línea 1 del Metro de Lima.
Operacionales y normativas	<ul style="list-style-type: none"> Lineamientos para la regulación y reutilización de los espacios destinados para parquear. Ley para la formalización del teletrabajo y educación superior semipresencial. Estándares y normativas para el diseño de carriles exclusivos. Jerarquización de calles y vías en la ciudad 	<ul style="list-style-type: none"> Estándar de diseño para la infraestructura segura y con enfoque universal. Guía para el diseño de infraestructura segura y medidas de bajo costo. Normativa para la elaboración de guías y lineamientos básicos para el desarrollo de PLANES DE MOVILIDAD ACCESIBLE, SOSTENIBLE, SEGURA Y SALUDABLE. Normativa del programa DoT para la captura de plusvalías. Lineamientos y pautas para el diseño urbano inclusivo con perspectiva de género. Cambio de ordenanza de estudios de estudios de impacto vial a estudios de movilidad generada 	<ul style="list-style-type: none"> Reducción del límite de velocidad máxima: en las avenidas a 50km/h, vías expresas a 60 km/h y en el resto de las calles a 30 km/h.

Hoja de ruta (2)

Tipo	100 días	1 año	5 años
Subsidios	<ul style="list-style-type: none"> Evaluación de subsidios operativos y devolución de impuestos al combustible para empresas que abastecen el SIT en la periferia Diseño de propuesta para el subsidio de grupos vulnerables. 	<ul style="list-style-type: none"> Aumento del presupuesto para el subsidio de transporte público de superficie. Cambios en normas de zonificación de la ciudad para promover el uso mixto de los suelos. Cambios en las normativas de los nuevos proyectos urbanos que limite la cantidad de estacionamientos para vehículos privados. 	<ul style="list-style-type: none"> Establecer subsidio a la demanda para personas vulnerables, mediante el uso de tarifas con descuento para la población previamente identificada.
Financiamientos		<ul style="list-style-type: none"> Partida de presupuesto designada para la recuperación del espacio público. Partida de presupuesto designada para intervenciones y mejoras de seguridad vial. Alianzas estratégicas y fondos de bancos internacionales que promuevan proyectos de movilidad sostenible. 	<ul style="list-style-type: none"> Implementación de sistema de captura de plusvalías para proyectos de inversión pública de transporte.
Impuestos			<ul style="list-style-type: none"> Reducción de impuestos para empresas que incentivan el uso de la bicicleta para ir a trabajar.

Hoja de ruta (3)

Tipo	100 días	1 año	5 años
Datos	<ul style="list-style-type: none"> • Información sobre rutas seguras para ciclistas y peatones. 	<ul style="list-style-type: none"> • Diseño de Plataforma digital de información integrada del SIT. • Propuesta de sistema de registro de datos sobre movilidad usando el Big Data (usuarios del SIT) 	<ul style="list-style-type: none"> • Implementación de Información en tiempo real de las rutas de transporte público.
Campañas	<ul style="list-style-type: none"> • Campañas de promoción para uso de la micromovilidad para viajes cortos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Campañas de urbanismo táctico para recuperación de espacios públicos desde los barrios. 	<ul style="list-style-type: none"> • Programa de rutas peatonales escolares.
Educación		<ul style="list-style-type: none"> • Capacitación para gobiernos locales en temas de transporte público, movilidad y uso de tecnologías. • Programa de capacitación de inspectores urbanos. 	

PERU DEBATE 2021

Propuestas hacia un mejor gobierno

Organizadores



ESCUELA DE
GOBIERNO Y
POLÍTICAS PÚBLICAS



Aliados estratégicos



Auspiciadores

