

## DOCUMENTO DE POLÍTICA:

# Transporte Urbano: ¿Cómo Resolver la Movilidad en Lima y Callao?

Mariana Alegre Escorza

Julio, 2016

# Introducción

Las políticas públicas, la infraestructura y la demanda ciudadana han estado **orientadas a favorecer al auto privado** y no en soluciones centradas en la movilidad sostenible.

Las ciudades peruanas tienen transportes de mala calidad, una accidentalidad altísima, contaminación, infraestructura mal diseñada y una pésima gestión de los flujos vehiculares y peatonales.



La República, 2012. Tráfico en Arequipa es insostenible por obras

Esta situación se potencia en **Lima y Callao** debido a su gran tamaño, población y numerosas actividades.

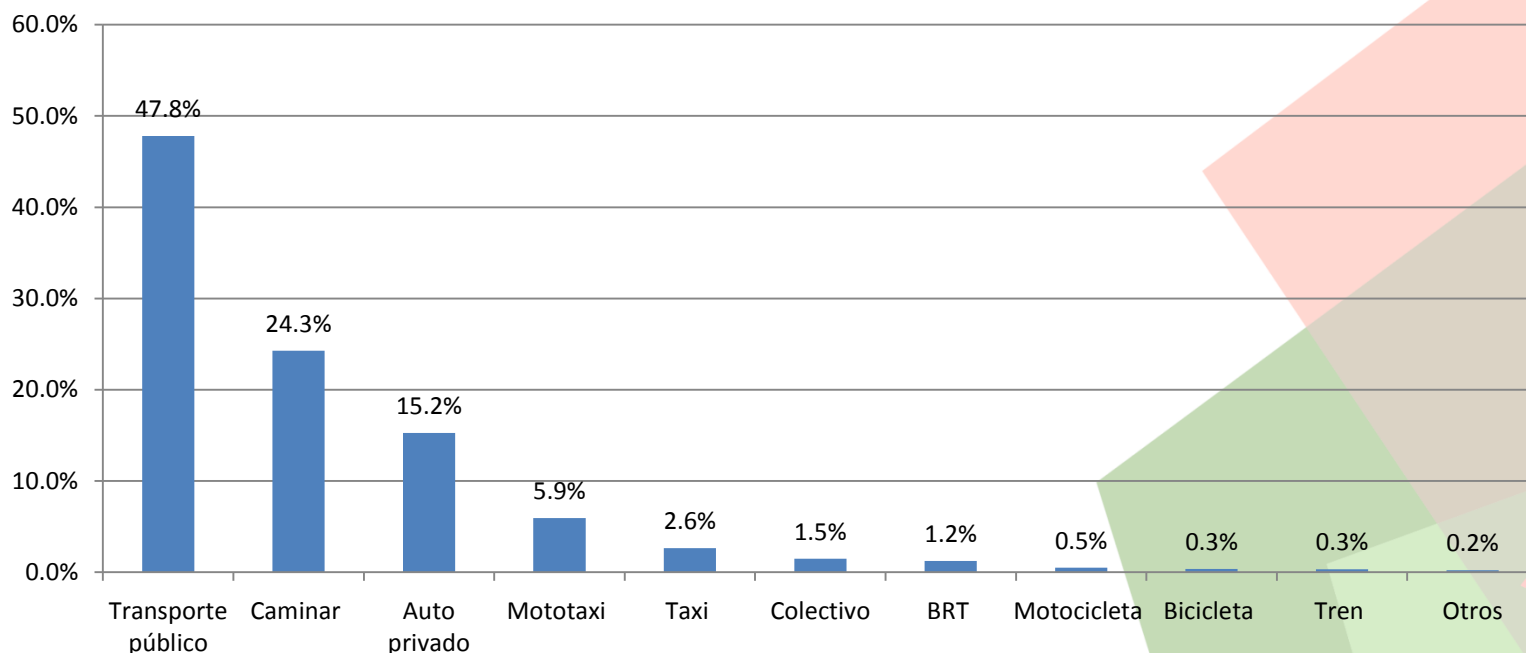
# Diagnóstico

En Lima y Callao se realizan más de 22.3 millones de viajes al día (JICA).

**51% en medios colectivos (TP, Metropolitano, Metro y colectivo)**

**24% viajes a pie**

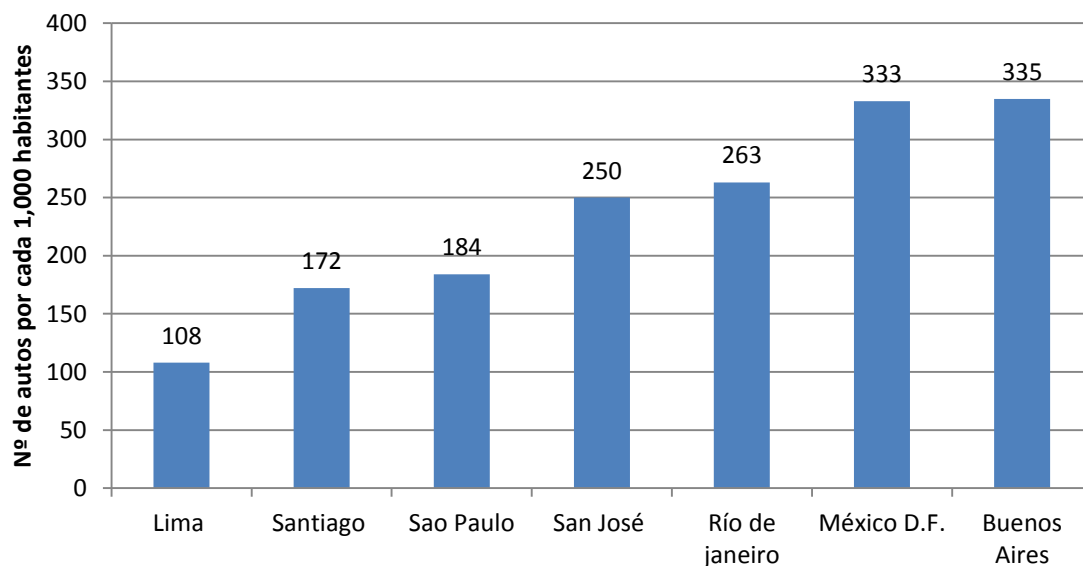
**18% viajes individuales (auto privado y taxi)**



Fuente: JICA 2013. Encuesta de Recolección de Información Básica del transporte urbano en el Área Metropolitana de Lima y Callao.

# Diagnóstico

- Lima es una de las ciudades con menos motorización de la región, sin embargo presenta altos índices de congestión. Esto debido a la deficiente gestión del tránsito, el transporte público y la infraestructura.
- Según Proexpansión, la congestión y mala gestión del tránsito ha generado pérdidas de US\$ 800 millones, es decir el 1.5% del PBI.



Fuente: CAF, 2011. Desarrollo Urbano y movilidad en América Latina

# Diagnóstico

- En el 2015 en Lima Departamento, se registraron 53,305 accidentes de tránsito, de los cuales, más del 65% fueron responsabilidad del conductor.
- Un total de 2,798 personas murieron en las pistas del país en el 2014, el 70.5% en las ciudades. 474 personas murieron en Lima debido a accidentes de tránsito.

Total accidentes Lima 2015	Exceso de velocidad	Imprudencia/ ebriedad del conductor	Imprudencia del peatón / pasajero	Falla mecánica / falta de luces	Desacato señal de tránsito	Exceso de carga/pista en Mal estado/señalización defectuosa, otros
<b>53,305</b>	17,478	17,808	5,385	1,246	2,016	9,372
<b>100%</b>	32.8%	33.4%	10.1%	2.3%	3.8%	17.6%

Fuente: INEI, 2015. Boletines trimestrales de seguridad ciudadana.

# Opciones de política

1. Incorporación del enfoque de movilidad sostenible como eje para las políticas públicas.
2. Asignación de la categoría de servicio público esencial al transporte de pasajeros.
3. Promoción de un sistema de transporte sostenible articulado e integrado que facilite las transferencias entre modos de viaje.
4. Gestión vial de los flujos del tránsito en la ciudad.
5. Reingeniería de la gobernanza del transporte y la movilidad sostenible.

# Análisis costo/beneficio de las opciones de política

Según la Universidad de Leeds, la PUCP y la UALM:

En un escenario *Business As Usual*, las emisiones de CO2 podrían reducirse en un 26% a través de medidas de inversión costo-efectivas que se recuperarían tan rápido como en 2.6 años.

Estas medidas requieren una inversión de US\$ 1.1 billones pero permitirán ahorrar US\$ 832 millones por año en adelante.

Algunas medidas son:

- Conversión de gasolina a GNV
- Reemplazo de combis por buses
- Construcción de ciclovías
- Ampliación de BRT (Metropolitano)
- Cobros por congestión



# Objetivos

PRIMER AÑO	TERCER AÑO
<p>Se generan las condiciones necesarias para la incorporación del enfoque de movilidad sostenible como eje para las políticas públicas</p>	<p>Se implementan las políticas marco de la movilidad urbana sostenible y se desarrollan sus instrumentos de gestión</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se ha definido el interés en la movilidad sostenible como eje de las políticas públicas.</li> <li>• Se programan capacitaciones a autoridades y funcionarios de todo nivel del gobierno.</li> <li>• Se declara al transporte público como un servicio público esencial.</li> <li>• Se acepta la necesidad de dotar de subsidio al transporte público.</li> <li>• Se inicia el rediseño de las competencias de las autoridades en la gestión del transporte y el tránsito en Lima y Callao.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se cuenta con un Plan de Movilidad Sostenible para Lima y Callao.</li> <li>• Se implementan inventarios viales para identificar los puntos a rediseñar.</li> <li>• Se desarrollan instrumentos de planificación y armonización del transporte urbano con la planificación urbanística en todos los niveles.</li> <li>• Se facilita la coordinación necesaria entre Administraciones que tienen el deber de coordinarse permanentemente en materia de movilidad y transporte urbano.</li> </ul>

Elaboración propia



# Objetivos

## QUINTO AÑO

Se han institucionalizado las políticas de movilidad sostenible y utilizan los instrumentos de gestión correctamente:

- Se implementa la integración tarifaria en todo Lima y Callao generando un único medio de pago (con adecuación progresiva en el caso de contratos con privados vigentes).
- Se establecen modelos de operación de los servicios de transporte público, a través de sistemas concesionales, gestión directa u otros, que definan los compromisos de cada parte (operador y autoridad competente), sean económicamente sostenibles y puedan ser fácilmente implementados por las autoridades competentes.
- Se facilita el desarrollo de las infraestructuras de transporte mediante la planificación de proyectos a nivel metropolitano
- Disminuyen los accidentes de tránsito y las muertes producto de ellos.
- Mejora el flujo vehicular y disminuye la congestión.

Elaboración propia

# Obstáculos para la implementación de las políticas

OBSTÁCULOS	OBSTÁCULOS ESPECÍFICOS
<b>Obstáculos políticos</b>	Cuadros políticos y técnicos alineados con la movilidad sostenible
	Oposición a la necesidad de subsidio (en tanto sea requerido)
	Oposición por parte de los actuales operadores del transporte público de pasajeros, quienes se resisten a la reforma
	Oposición a medidas en favor de peatones, ciclistas y transporte público y reducción de los privilegios otorgados a los conductores de autos privados
<b>Obstáculos técnicos</b>	Tiempos de ejecución de las grandes obras de transporte masivo (Metro de Lima y reforma de transporte)
	Periodos de concesión y modelos de financiamientos (tarifas y recaudo) que pueden no ser compatibles con, por ejemplo, tarifas únicas
<b>Obstáculos económicos</b>	Identificación de fuentes de financiamiento
<b>Obstáculos sociales</b>	Poco respeto a peatones, ciclistas y usuarios del transporte público
	Falta de visión de ciudad, de movilidad sostenible y del valor de los espacios públicos

Elaboración propia

## Recomendaciones para la implementación

- Promoción de la importancia y necesidad del enfoque de movilidad sostenible como alternativa para mejorar el sistema de transportes, a través de una estrategia comunicacional muestre los problemas actuales, los derechos de los usuarios y los beneficios de la reforma.
- Articulación institucional entre los distintos niveles de gobierno para facilitar los acuerdos en el modelo de gestión del transporte y la movilidad que propicien su implementación. Esta articulación debe darse no sólo al nivel de las instituciones competentes sino también con otros actores como el Congreso de la República.
- Identificación de recursos económicos para financiar las medidas propuestas y articularlas con las acciones planteadas en el NAMA de transporte a nivel nacional.
- Alianzas con actores relevantes de la sociedad civil, como Fundación Transitemos, Cruzada Vial y Lima Cómo Vamos para sostener la necesidad de promover el enfoque de la movilidad sostenible y las medidas de política propuestas.

# Co organizadores:



ESCUELA DE  
GOBIERNO Y  
POLÍTICAS PÚBLICAS



# PUCP

## Colaboradores



**BANCO MUNDIAL**  
BIRF • AIF | GRUPO BANCO MUNDIAL

América Latina y el Caribe  
*Oportunidades para todos*



50  
AÑOS



**PROYECTO CAPITAL**  
Oportunidades de inclusión financiera en América Latina y el Caribe  
Una mujer que ahorra es una vida que cambia vidas

## Auspiciadores:



BANCO DE DESARROLLO  
DE AMÉRICA LATINA



# BID

Banco Interamericano  
de Desarrollo



**IDRC | CRDI**

International Development Research Centre  
Centre de recherches pour le développement international

# Canada



cooperación  
alemana  
DEUTSCHE ZUSAMMENARBEIT

Implementada por

**giz**  
Deutsche Gesellschaft  
für Internationale  
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

# LA COOPERACIÓN BELGA AL DESARROLLO

# .be



Embajada Británica  
Lima



Global Affairs  
Canada

Affaires mondiales  
Canada

# Canada



Organización de las Naciones Unidas  
para la Alimentación y la Agricultura



## Aliados:



**Acuerdo Nacional**  
*...Unidos para crecer*



Consejo de la Prensa Peruana



**ProGobernabilidad**  
Por un desarrollo económico e inclusivo

# Canada