

# ¿CÓMO VAMOS EN MOVILIDAD Y TRANSPORTE?



## MOVILIDAD URBANA

Recordemos que la movilidad no es sólo un concepto, sino una forma de atender las necesidades de traslado de las personas para cambiar el antiguo paradigma según el cual los vehículos motorizados son los más privilegiados. **La movilidad busca reivindicar el rol de ciudadano como actor principal en la ciudad**, pues él utiliza la calle para desplazarse y lo hace, principalmente, **siendo peatón o pasajero del transporte público**. En ese sentido, las políticas públicas deben no sólo adaptar la calle y los espacios públicos en beneficio de los usuarios, sino que deben incorporar claramente la prioridad de la movilidad en su aplicación, según el siguiente orden: peatón, ciclista, transporte público, transporte de carga y auto privado.

Lima Cómo Vamos apuesta por la movilidad y busca promover espacios en la ciudad que puedan ser cada vez más seguros y accesibles para todos sus habitantes. Asimismo, considera indispensable el establecimiento de una **Autoridad Unificada de Transporte para Lima y Callao** que organice y regule adecuadamente los traslados en la metrópoli. Además, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de las personas, planteamos la necesidad de hacer de la capital una **ciudad legible**, que comunique adecuadamente la información que los usuarios necesitan para moverse en ella y tomar decisiones. Por último, Lima Cómo Vamos considera que el transporte público debe ser considerado un **servicio público esencial**, con una real injerencia del gobierno en la fiscalización de los transportistas, a quienes se les debe exigir un servicio de calidad para los usuarios.

## Metro de Lima



**Nº de trenes:** 5 trenes con 6 vagones cada uno (30 vagones + dos de reserva)

**Tiempo promedio de viaje:** 33 minutos de la Estación Villa El Salvador a la Estación Grau

**Nº total de estaciones:** 16, todas con baños públicos y acceso para discapacitados.

**Park n' Ride:** A diciembre del 2011, ninguna estación tenía habilitados estacionamientos para bicicletas, motocicletas o vehículos particulares.

**Presupuesto Institucional Modificado (PIM):** S/. 1,193'169,400 a diciembre del 2011.

El periodo de construcción y pruebas del Metro se realizó durante el 2011, por lo que aún no se pueden tener datos acerca de los viajes de los pasajeros.

## Metropolitano



## Buses y rutas

El Metropolitano cuenta con 216 buses troncales y 133 buses alimentadores que pasan por 18 rutas diferentes, que hacen posible conectarse con los buses troncales.

Entre inicios del 2011 y finales de ese mismo año, el número de buses troncales se incrementó de 176 a 216 (23% más) y de 54 alimentadoras a 133 (146% más).

## Pasajeros

En el 2011, entre lunes y viernes, se estima que subieron 340,961 pasajeros diariamente, 242,798 pasajeros los sábados y 121,084 los domingos. Los ciudadanos hacen uso del Metropolitano principalmente para movilizarse al trabajo, a sus centros de estudios o para realizar trámites en días hábiles.

## Tarjetas emitidas

A diciembre del 2011, se emitieron 2'780,000 tarjetas para pasajeros generales, 190,750 tarjetas especiales para universitarios y 64,000 tarjetas para escolares. Es decir, un total de 3'034,750 tarjetas emitidas desde que empezó a funcionar el Metropolitano. Además, sólo en el 2011 se emitieron un total de 400,000 tarjetas.

## Tiempo promedio de viaje por ruta

	Norte – Sur	Sur - Norte
Regular A	1:12:34	1:08:18
Regular B	1:07:55	1:05:19
Regular C	0:33:02	0:32:09
Expreso 1	0:53:51	0:47:12
Expreso 2	0:40:19	0:37:35
Expreso 3	0:38:43	0:33:48
Expreso 4	0:41:18	0:37:22

Fuente: MML - PROTRANSPORTE.

Uno de los principales beneficios de los sistemas masivos y organizados de transporte público es la reducción del tiempo de viaje, situación que incide directamente en la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos. De hecho, según la Encuesta Lima Cómo Vamos 2011, la rapidez es el atributo mejor valorado por los usuarios del Metropolitano (37.4%). En el transporte público tradicional, del óvalo Naranjal hasta Chorrillos, un pasajero puede demorarse más de dos horas; es decir, con el Metropolitano, su tiempo promedio se ha reducido en aproximadamente 50%.

De todas las estaciones, la de Naranjal es la más popular, pues por ella llegaron a subir, durante el 2011, 13'201,025 pasajeros, cifra casi 4 veces mayor al promedio de pasajeros que suben en el resto de estaciones del Metropolitano.



**Del total de estaciones (38), sólo tres –Central, Matellini y Naranjal– cuentan con baños públicos. Y sólo dos, Matellini y Naranjal, cuentan con estacionamiento para bicicletas.**



**Sin embargo, todas las estaciones cuentan con acceso para personas con discapacidad, adulto mayores y gestantes.**

### Reto:

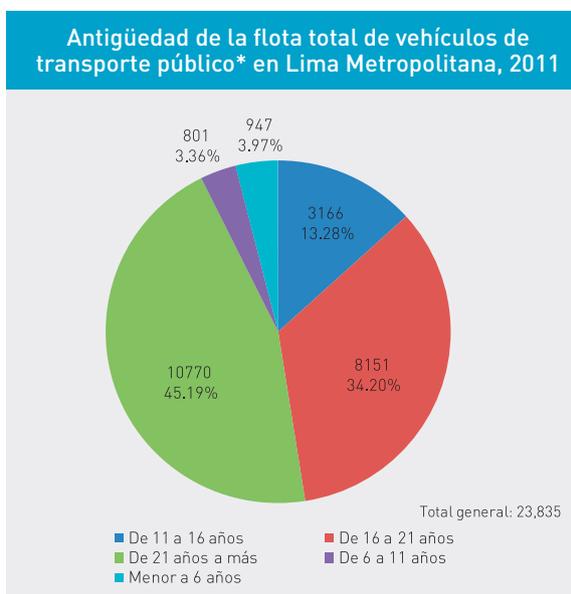
Invertir, junto a los distritos, en las áreas peatonales de la zona de influencia de las estaciones del Metropolitano y del Metro de Lima para volverlas espacios accesibles y amigables para todas las personas.

## TRANSPORTE PÚBLICO

### Flota total y por tipo de unidad

En total, la flota que corresponde al transporte público formal asciende a 23,835 unidades, entre combis, coasters, buses y microbuses. El total de rutas es de 405 a diciembre del 2011.

### Antigüedad de la flota



\* No incluye Metropolitano ni taxis.

Fuente: Gerencia de Transporte Urbano - Municipalidad Metropolitana de Lima. Elaboración: Lima Cómo Vamos.

Lo más destacable de este gráfico es que permite ver que el 45% de la flota total de vehículos (10,770 unidades) tiene 21 o más años de antigüedad, y sólo el 4% (947 unidades) tiene una antigüedad menor a 6 años.

### Capacidad total del transporte público por viaje

Tipo de transporte	Capacidad total de pasajeros	
	Mínima (todos sentados)	Máxima (sentados y parados)
Camioneta rural (combi)	111,408	185,680
Microbús	451,188	626,650
Ómnibus	180,840	271,260
<b>Total</b>	<b>743,436</b>	<b>1,083,590</b>

Fuente: MML – Gerencia de Transporte Urbano. Elaboración: Lima Cómo Vamos.

En un solo viaje, considerando toda la flota de transporte público, se pueden trasladar hasta 1'083,590 pasajeros.

### Reto:

Es importante que la reforma del transporte tenga presente la demanda de viajes de la ciudad al momento de implementar medidas de reducción de unidades y de integración de rutas, garantizando que la cantidad de espacios no disminuya.

Según la encuesta de Lima Cómo Vamos 2011, el medio principal para movilizarse en la ciudad es el transporte público (82.1%), mientras que el uso del vehículo particular y del taxi es de 8.8% y 2.8% respectivamente.

Llama la atención que entre el 2010 y el 2011, la cifra para movilizarse en automóvil subió en 0.2 puntos porcentuales.

Otro aspecto importante a resaltar es que, según dicha encuesta, el nivel de insatisfacción respecto del servicio del transporte público es de 35.7%, mientras que 34.3% se manifiesta "ni satisfecho ni insatisfecho", contra un 26.8% que sí se siente satisfecho.

## TAXIS EN LIMA

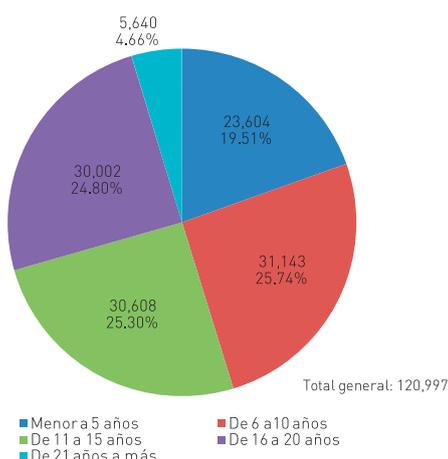
En Lima Metropolitana circulan 120,997 taxis autorizados por SETAME. Esta cifra no considera a los taxis autorizados por SETACA (del Callao) ni a los taxis informales, lo que hace aún más difícil tener una cifra exacta del número de taxis en Lima Metropolitana.

Sin embargo, de esta cifra, se sabe que:

- 27,143 vehículos sobrepasan los 15 años de antigüedad (anteriores a 1995). A partir del 2012, esta cifra se incrementaría en 8,499 unidades.
- 4,422 vehículos sobrepasan los 20 años de antigüedad (anteriores a 1990). A partir del 2012, esta cifra se incrementaría en 1,228 unidades.



### Total de vehículos autorizados por SETAME según antigüedad en Lima Metropolitana, 2011.



Fuente: Servicio de Taxi Metropolitano (SETAME) - Municipalidad Metropolitana de Lima.

En el 2011 se dieron de baja a 8,136 taxis, mientras que en el 2010 fueron 7,606.

## PARQUE AUTOMOTOR

Según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el parque automotor para Lima y el Callao se estimó en 1'287,454 vehículos para el 2011, lo que equivale casi al 60% de todo el parque automotor a nivel nacional.

Según la misma entidad, la tasa de crecimiento anual en Lima es de 3.2%, una tasa mayor al promedio nacional, que es de 2.6%.

### Reto:

Los índices de motorización en Lima son aún reducidos (ver informe Evaluando la Gestión en Lima al 2010). Sin embargo, la ciudad debe cuidar el importante número de viajes que se realizan en transporte público, y ofrecer mejor calidad y condiciones a sus usuarios. De esa manera, aunque continúen ingresando vehículos –debido a mejores accesos a créditos vehiculares o la importación de autos más económicos–, la carga a la ciudad será controlada y se podrán evitar los efectos nocivos de la congestión y la contaminación.

¿Sabías que, según las proyecciones de Lima Cómo Vamos, en Lima y Callao circulan aproximadamente 746,723 autos y station wagons\*? Además, si juntamos todos estos vehículos, uno al lado del otro, estos ocuparían 11.7 km<sup>2</sup>, lo que equivale a casi toda la extensión territorial de los distritos de Barranco y Miraflores juntos.

(\* Pueden ser taxis o autos particulares; no se consideran camionetas pick up ni 4x4.

## CICLOVÍAS

Según el Programa Especial Metropolitano de Transporte No Motorizado (PEMTNM), la Municipalidad Metropolitana de Lima tiene bajo su jurisdicción 4 grandes ciclovías a las que se les ha dado mantenimiento en el 2011: en la Av. Universitaria, la Av. Colonial, la Av. Arequipa y la Av. Tomás Valle. La actual gestión se ha propuesto ampliar las ciclovías hasta 200 km. antes del 2014.

¡Vacío de información! Lamentablemente, no existe un registro público de ciclovías a nivel distrital. Sería interesante que el PEMTNM registre todas las ciclovías de la ciudad para así monitorear mejor la gestión de movilidad sostenible en la capital. Así también, el municipio metropolitano podría regular la señalética de las ciclovías para que los distintos colores que usan los distritos no generen confusión entre los usuarios, los peatones y los conductores.



En el 2011, la Municipalidad de Lima inauguró el Ciclodía (el cierre de los 6 km. de la Av. Arequipa los días domingo de 7 am a 1 pm). De esta manera, Lima se sumó a la Red de Ciudades con Ciclovías Recreativas. A diciembre del 2011, 434,000 usuarios disfrutaron de esta nueva forma de apropiación del espacio público. **Lima Cómo Vamos realizó el sondeo Lima Opina en el Ciclodía en abril del 2011, el cual demostró un 92% de satisfacción** con este servicio por parte de los usuarios. Bogotá, por ejemplo, tiene la red más grande de ciclovías recreativas en la región, con una extensión de 121 kilómetros.

## ACCIDENTES DE TRÁNSITO



Según la Defensoría del Pueblo, en el 2011 se registraron al menos 207 heridos y 574 muertos producto de 553 accidentes de tránsito ocurridos en Lima Metropolitana.

Esta institución señala que, al inspeccionar 10 puntos estratégicos de la capital, se encontró que un problema común es la falta de señalización del cruceo peatonal, ausencia de semáforos o semaforización inadecuada que impedía que el peatón pueda verlos correctamente.

### Reto:

El observatorio Lima Cómo Vamos ha planteado a las autoridades hacer de Lima una ciudad legible. Esto quiere decir que la ciudad le brinda a quien la recorre la información necesaria –y de forma adecuada– para interactuar en ella. En términos prácticos, esto se traduce en las señales, mapas y todo tipo de información oficial disponible. La infraestructura de la ciudad (las calles, pistas y el equipamiento de estas) puede contribuir o no a que los ciudadanos comprendan mejor cómo moverse por la ciudad y así evitar que cometan errores.

## INFRACCIONES DE TRÁNSITO

### Papeletas impuestas

2010	2011
241,097	699,799

Fuente: VII Región Policial de la PNP.

Resulta sorprendente que la cifra de papeletas impuestas en el 2011 haya casi triplicado la cifra del 2010. Esto se debe a un mayor rigor en la fiscalización del cumplimiento de las normas de tránsito.

Llama la atención que la cifra de conductores que no pasaron el examen de alcoholemia haya disminuido del 2010 al 2011. Este último año, 6,903 conductores obtuvieron un resultado de consumo de alcohol mayor al permitido, mientras que en el 2010 se registraron 7,576. Esto podría significar que los conductores están teniendo mayor conciencia sobre los peligros de conducir bajo los efectos del alcohol, que las campañas para promover el manejo responsable están surtiendo efecto y que las sanciones más severas son disuasorias de cometer esta falta.

**Fuentes consultadas:** Ministerio de Transportes y Comunicaciones; Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico (AATE); Municipalidad Metropolitana de Lima: PROTRANSPORTE, Gerencia de Transporte Urbano (GTU), EMAPE, SETAME, Proyecto Especial Metropolitano de Transporte No Motorizado (PEMTNM); y VII Región Policial (VII DIRTEPOL).

