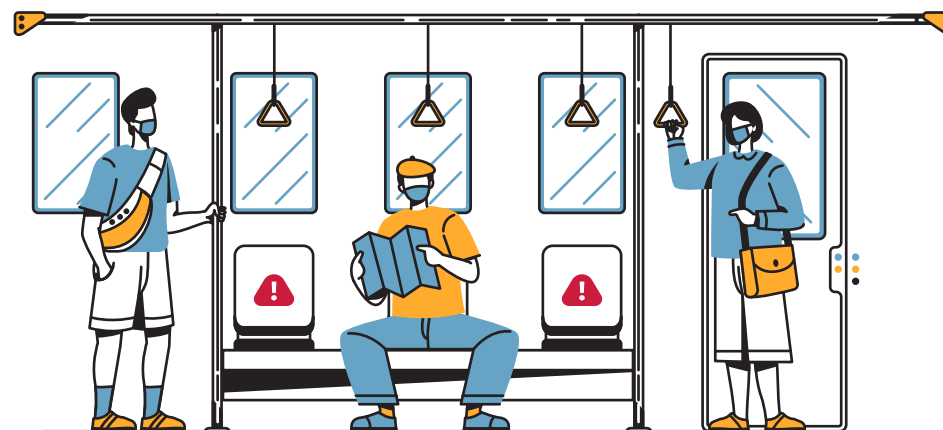


# Los efectos del #COVID19 en la movilidad de Lima y Callao



despiertaLima



# CONTEXTO COVID-19

La actual emergencia sanitaria causada por la pandemia del COVID-19 representa un reto para las y los ciudadanos de Lima y Callao, quienes empiezan a adaptarse a una nueva convivencia en todos los aspectos de sus día a día.

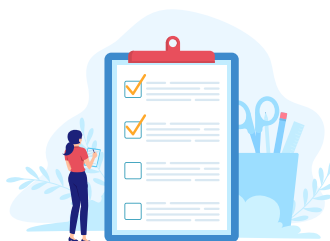
Uno de los espacios de especial atención es el transporte que usamos. Sea público o privado, colectivo o individual, formal o informal, la forma de cómo nos movemos representa distintos problemas que el sistema de transporte público viene arrastrando por décadas. Pero también supone oportunidades beneficiosas para la ciudad.

Lima Cómo Vamos y Despierta Lima comparten los resultados de esta encuesta con el fin de socializar data urbana y libre de uso para la ciudadanía y autoridades públicas.



# Características de la muestra

despiertaLima



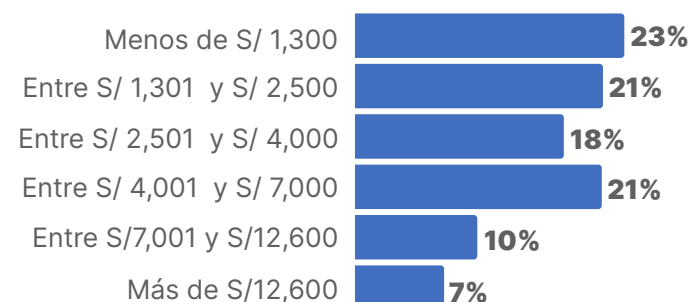
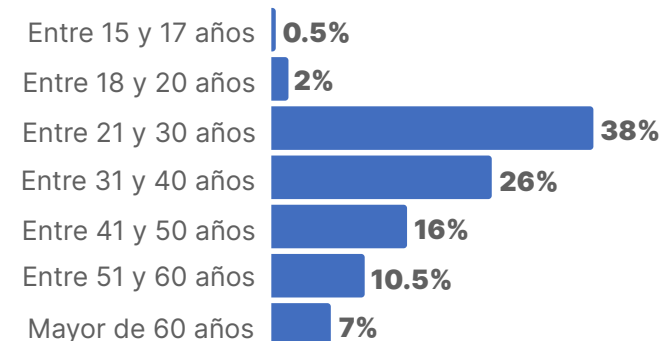
Se encuestaron a **1,315** personas

## GÉNERO

**42%** **57%**

Masculino Femenino

1% otro / prefiero no decirlo



Santiago de Surco	13.6%	Barranco	2.7%	Breña	1.1%	El Agustino	0.4%
Miraflores	12.5%	Chorrillos	2.7%	Carabayllo	1.0%	Villa María del Triunfo	0.4%
San Isidro	6.3%	Surquillo	2.7%	Bellavista	0.9%	Santa Anita	0.3%
San Miguel	5.5%	San Juan de Lurigancho	2.4%	San Luis	0.9%	Lurín	0.2%
Lima	4.7%	Los Olivos	2.2%	Independencia	0.7%	La Punta	0.2%
Jesús María	4.6%	Callao	1.9%	Puente Piedra	0.6%	Lurigancho	0.2%
Magdalena del Mar	4.5%	Ate	1.8%	Carmen de la Legua	0.5%	Ventanilla	0.2%
San Borja	4.3%	Lince	1.8%	La Perla	0.5%	Ancón	0.1%
La Molina	4.1%	San Juan de Miraflores	1.8%	Rimac	0.5%	Punta Hermosa	0.1%
San Martín de Porres	3.7%	La Victoria	1.4%	Chaclacayo	0.5%		
Pueblo Libre	3.7%	Comas	1.4%	Villa El Salvador	0.5%		

Muestra no representativa, no probabilística, por conveniencia. 1,315 encuestados en línea en Lima y Callao.

# ¿Cómo cambiarán los modos de transporte?

(Para viajes por cualquier motivo)

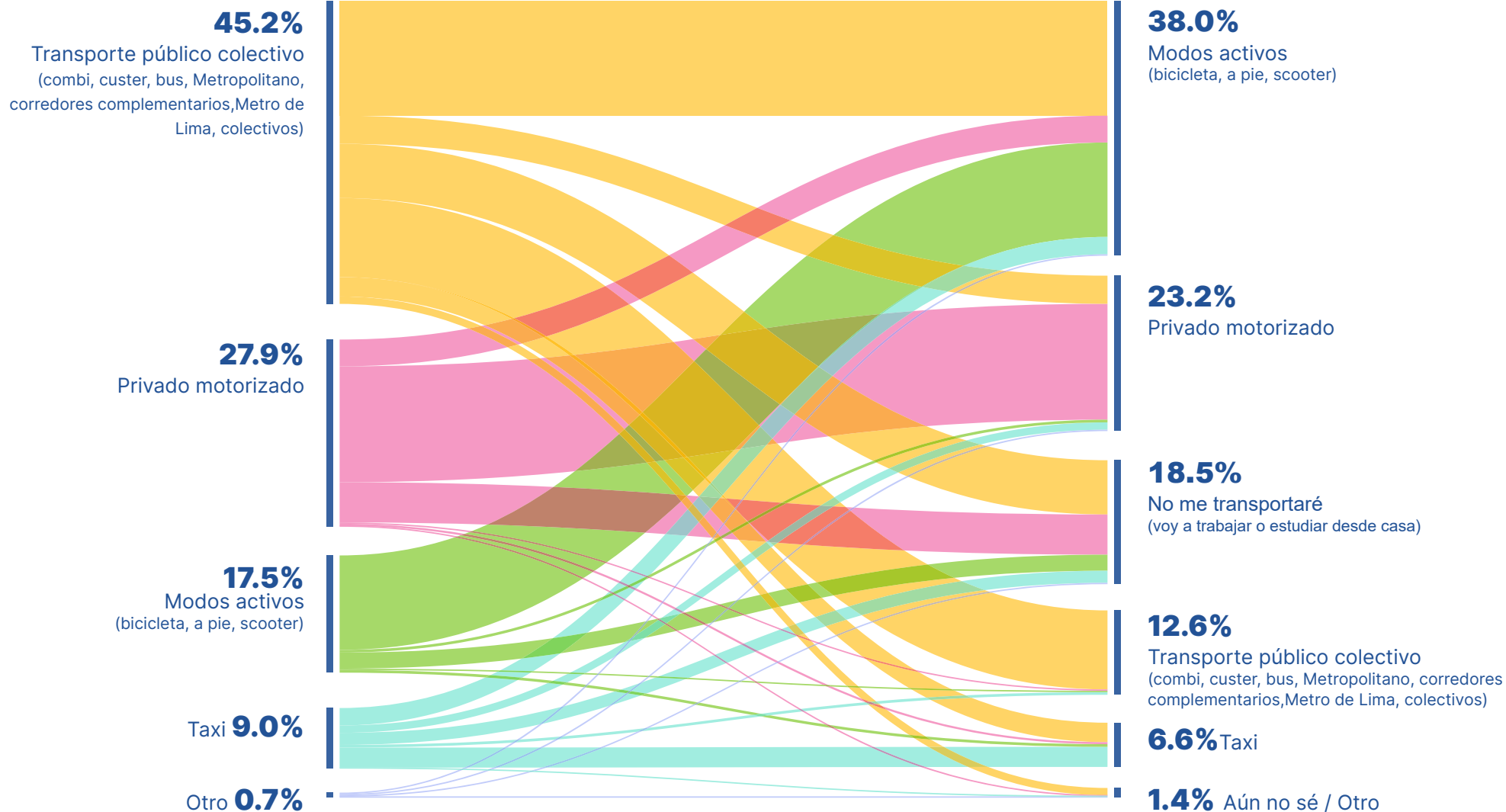
despiertaLima



Por categorías

**Antes**  
de la cuarentena

**Después**  
de la cuarentena



Muestra no representativa, no probabilística, por conveniencia. 1,315 encuestados en línea en Lima y Callao.

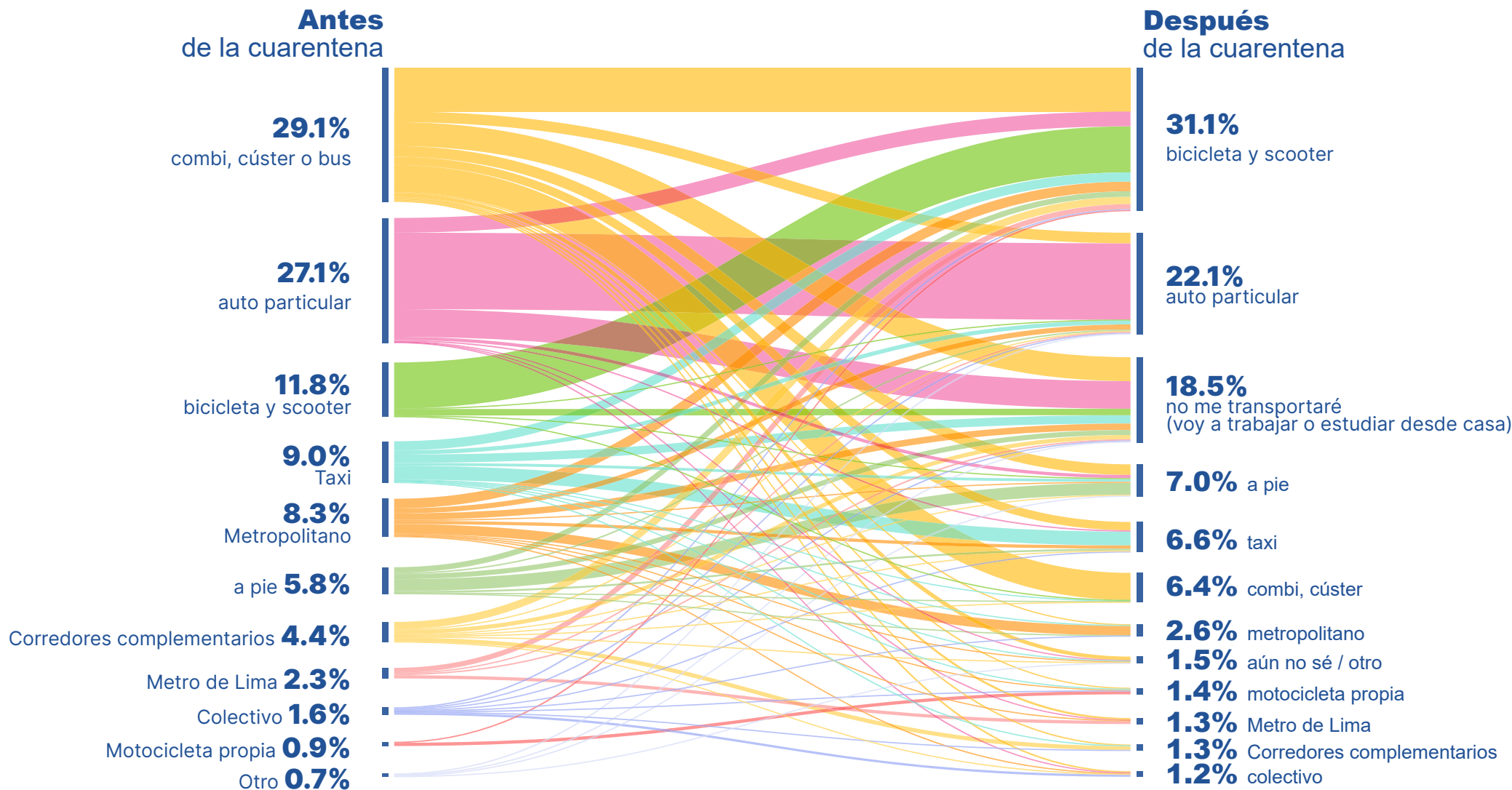
# ¿Cómo cambiarán los modos de transporte?

(Para viajes por cualquier motivo)

despiertaLima



Por modos



Muestra no representativa, no probabilística, por conveniencia. 1,315 encuestados en línea en Lima y Callao.

# Rutinas después de la cuarentena

El 22% cambiará su rutina de transporte y 17% aún no tiene claro lo que hará.

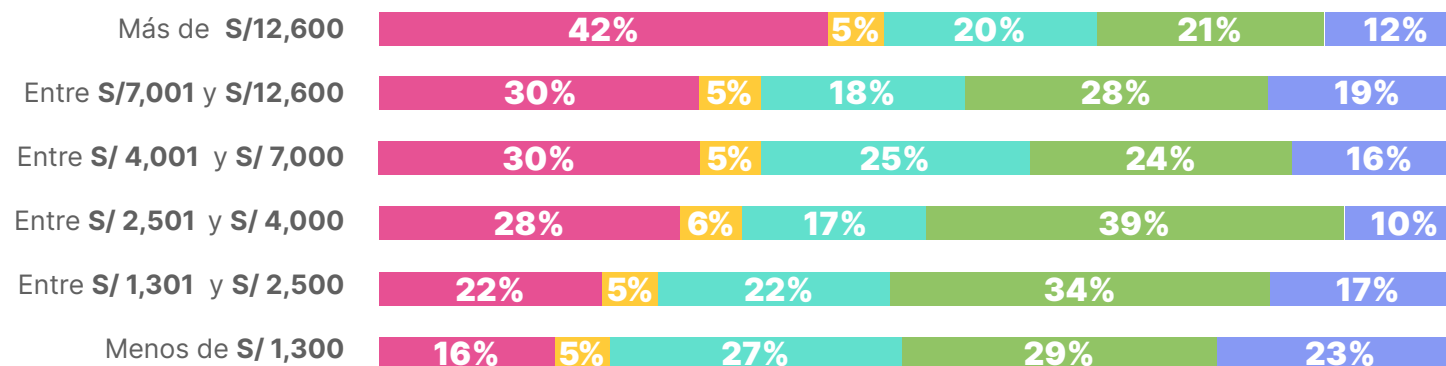
Un mayor porcentaje de aquellos con alto ingreso económico volverá a la misma rutina de transporte de antes de la cuarentena, mientras que un 22% de personas con más bajos ingresos aún no tiene claro que harán.



- 26%** Volverá a la rutina de transporte que tenía antes de la cuarentena
- 5%** Mantendrá la rutina de transporte que ha tenido durante la cuarentena
- 22%** Tendrá una rutina que combine lo que hacía antes y durante la cuarentena
- 30%** Cambiará totalmente su rutina de transporte
- 17%** No tiene claro lo que hará



## Rutinas por ingreso personal mensual

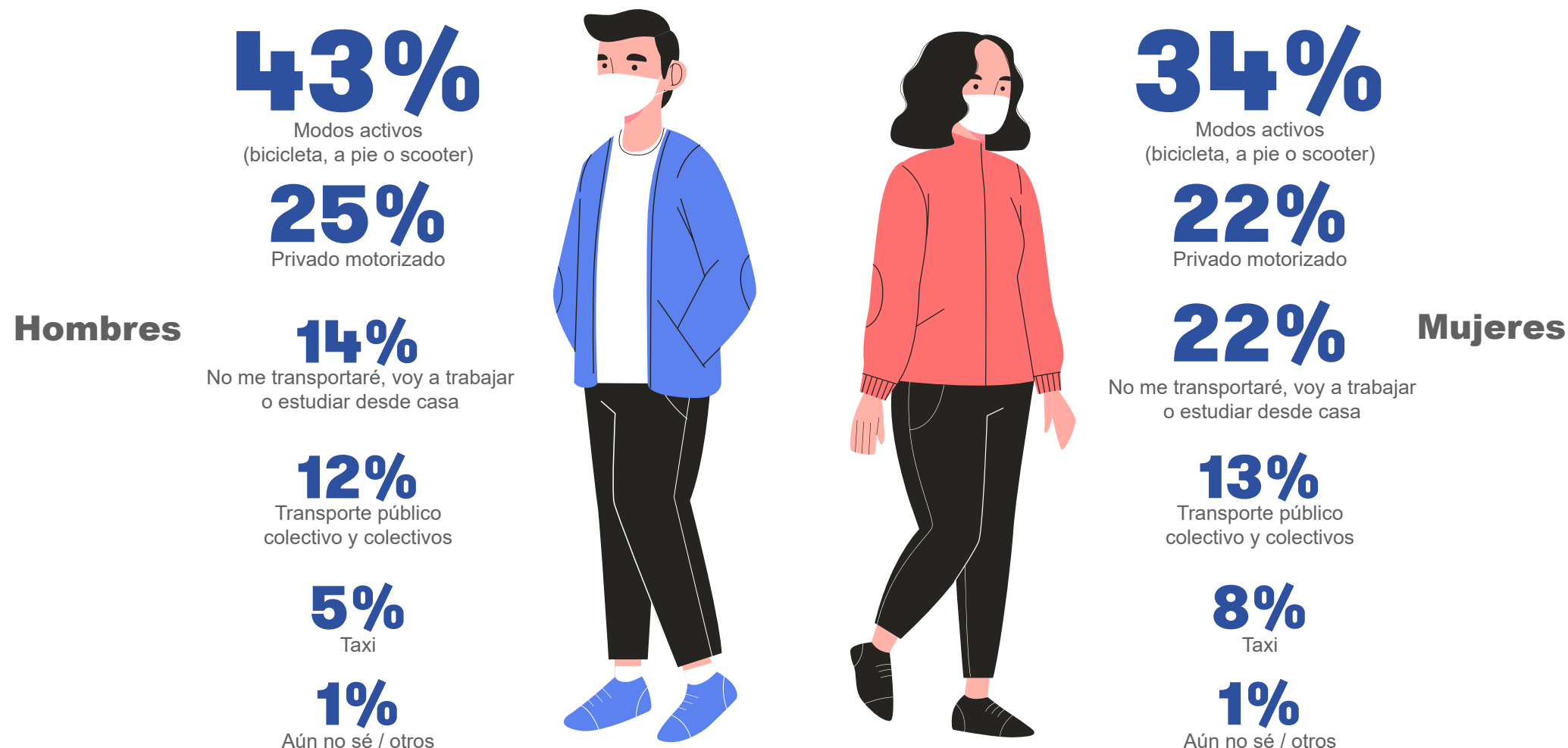


# ¿Qué rutinas tendrán las personas luego de la cuarentena?

despiertaLima



Los hombres pasarán a modos activos en mayor proporción, mientras mayor porcentaje de mujeres planea quedarse en casa.



No se consideran las respuestas de los que respondieron "otro" y "prefiero no decirlo" en género debido a que la muestra es muy pequeña. Muestra no representativa, no probabilística, por conveniencia. 1,315 encuestados en línea en Lima y Callao.

# Uso de la bicicleta

El 70% considera a la bicicleta como una buena opción, pero aún tiene barreras para usarla. Solo el 5% dice que no la usaría.

## Respecto a su actitud hacia la bicicleta ¿Cómo se consideran los encuestados?



25%

Uso la bicicleta regularmente y con confianza

45%

Puedo usar la bicicleta, pero solo bajo ciertas condiciones

25%

La bicicleta es una buena opción, pero no la usaría por diversas razones

5%

De ninguna manera usaría la bicicleta, no estoy interesado(a)

## Actitud hacia el uso de la bicicleta por sexo

Hombre

33%

Uso la bicicleta regularmente y con confianza

42%

Puedo usar la bicicleta, pero solo bajo ciertas condiciones

20%

La bicicleta es una buena opción, pero no la usaría por diversas razones

4%

De ninguna manera usaría la bicicleta, no estoy interesado(a)

Mujer

18%

48%

29%

5%

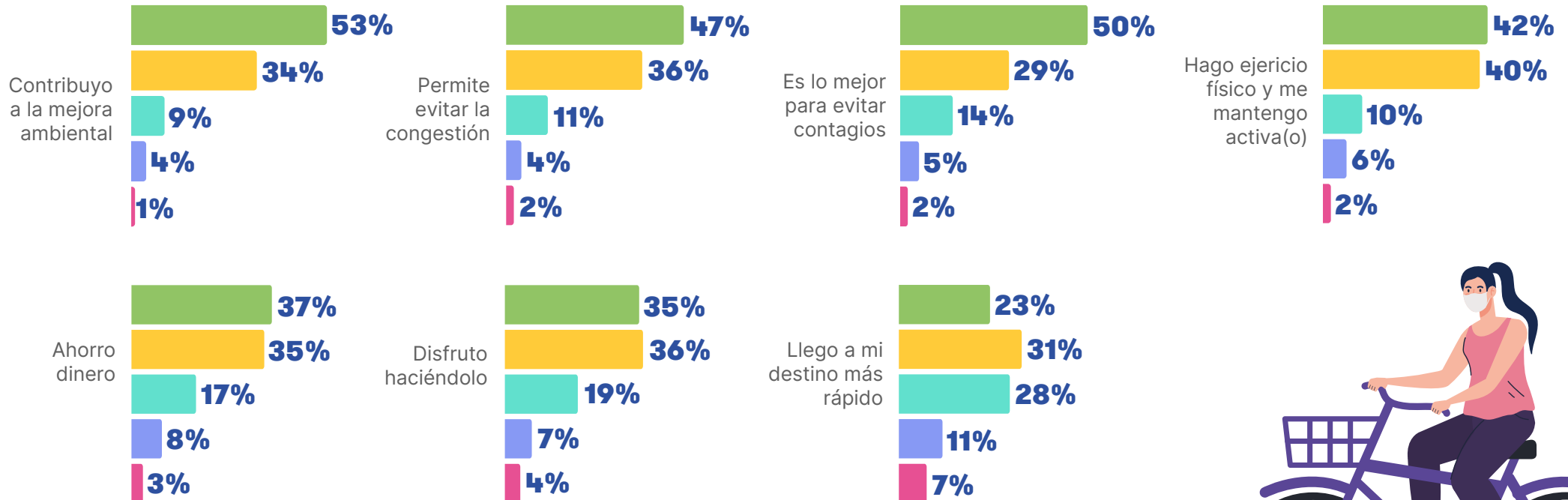
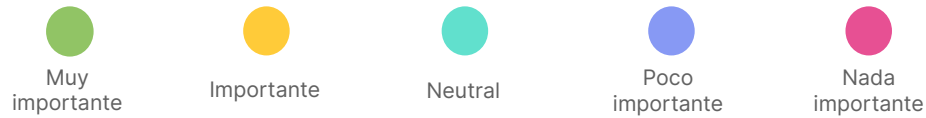


Muestra no representativa, no probabilística, por conveniencia. 1,315 encuestados en línea en Lima y Callao. No se consideran las respuestas de los que respondieron "otro" y "prefiero no decirlo" en género debido a que la muestra es muy pequeña.



# Uso de la bicicleta

¿Qué tan importante son los siguientes aspectos que motivan a los encuestados a usar la bicicleta?



Muestra: 1,253 encuestados, aquellos que consideraban la bicicleta como una buena opción o la usaban.

Actitud de los que usarán la bicicleta luego de la cuarentena

59%

Uso la bicicleta regularmente y con confianza

39%

Puedo usar la bicicleta pero solo bajo ciertas condiciones

2%

La bicicleta es una buena opción, pero no la usaría por diversas razones



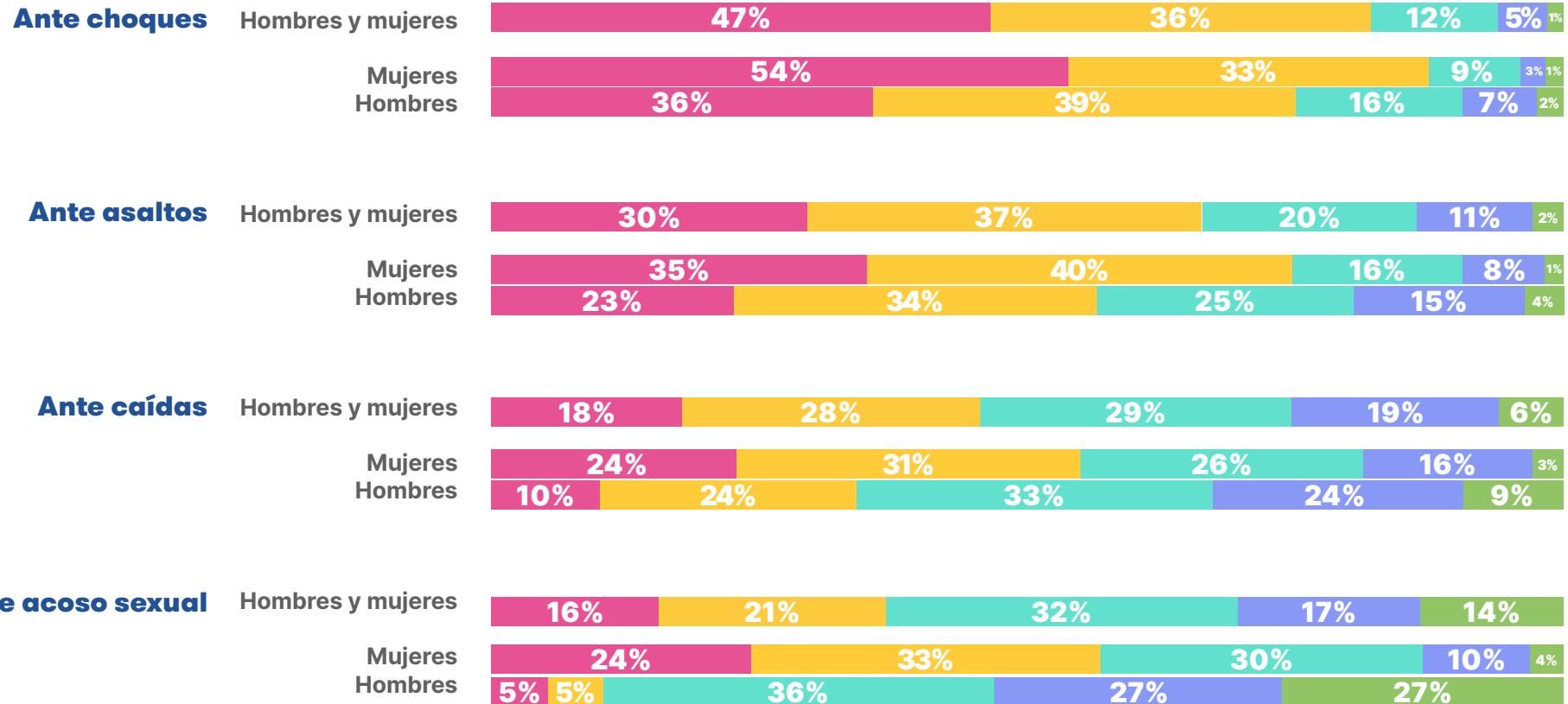
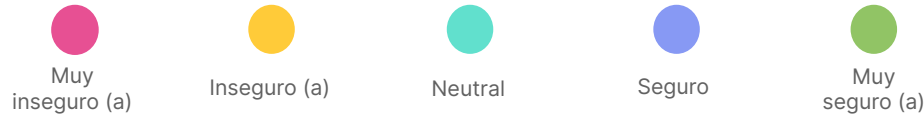
Muestra: 387 encuestados, aquellos que usarán la bicicleta luego de la cuarentena .

Muestra no representativa, no probabilística, por conveniencia. 1,315 encuestados en línea en Lima y Callao.

No se consideran las respuestas de los que respondieron "otro" y "prefiero no decirlo" en género debido a que la muestra es muy pequeña.

# Seguridad de la bicicleta

despiertaLima



Muestra: 1,253 encuestados, aquellos que consideraban la bicicleta como una buena opción o la usaban.

Muestra no representativa, no probabilística, por conveniencia. 1,315 encuestados en línea en Lima y Callao.

# Desincentivos para usar la bicicleta

despiertaLima

Lima  
Cómo  
Vamos



## Desincentivos de los que no tienen mucha confianza en la bicicleta

A aquellos que dijeron que la bicicleta era una buena opción pero aún tenían barreras para usarla se les preguntó cuáles eran los principales desincentivos.

Aquellos relacionados a la falta de infraestructura y seguridad fueron claramente los más mencionados, lo cual evidencia que hacer que más personas usen la bicicleta está en manos de las autoridades locales.

Luego, siguen los aspectos relacionados al viaje y destino, el tiempo para llegar, cansancio físico, no tener donde estacionarla e ir con ropa de trabajo, factores que se pueden mejorar con la gestión adecuada de parte de los empleadores.

### Relacionados a infraestructura y seguridad

**67.1%**  
Falta de ciclovías

**62.5%**  
Los accidentes de tránsito

**52.6%**  
Las ciclovías no están bien diseñadas

**49.6%**  
Robos y asaltos

**46.4%**  
Es difícil cruzar las intersecciones

**38.7%**  
No dispone de una bicicleta

### Relacionados al viaje

**35.9%**  
Demoraría mucho en llegar a mi destino

**34.3%**  
Sudor y cansancio físico

**27.1%**  
No tiene dónde estacionarla

**24.8%**  
No le acomoda usar ropa de trabajo

**23.7%**  
Siente que no tiene la habilidad

**22.8%**  
Tiene que transportar bultos o paquetes

### Otros factores internos y externos

**16.1%**  
El acoso sexual

**12.0%**  
Hace mucho frío / calor

**9.1%**  
No sabe montar bici

**8.7%**  
Tiene una dolencia o condición física

**8.1%**  
La contaminación del aire

**1.9%**  
Otros

Muestra: 926 encuestados, aquellos que consideraban la bicicleta como buena opción pero no estaban muy confiados.

Muestra no representativa, no probabilística, por conveniencia. 1,315 encuestados en línea en Lima y Callao.

# Reducción de emisiones de CO2

*despiertaLima*



Según las respuestas a la encuesta y si los 1,315 encuestados siguen las rutinas que dijeron van a tener luego de la cuarentena se reducirán sus emisiones de 1,793 kg de CO2 a 1,184 kg. Esto significa una reducción de 34%.

**antes**

**1,793 kg de CO2**



**34%  
menos**

**después**

**1,184 kg de CO2**

# Metodología e implementación

*despiertaLima*



Este es un estudio exploratorio realizado por Lima Cómo Vamos y despiertaLima para obtener información sobre cómo cambiarán los patrones de viaje de las personas luego de la cuarentena por el COVID-19.

Se realizaron 1,315 encuestas en línea, en una muestra no representativa, por conveniencia y no probabilística. Los resultados solo representan las respuestas de los encuestados y no deben ser tomados como representativos de toda la población. Sin embargo, el análisis ofrece luces importantes sobre los posibles patrones de viaje de la personas y puede servir para formular políticas y medidas para una ciudad más amable y sostenible luego de la pandemia.

Los datos se recolectaron entre el 14 y el 21 de Mayo del 2020. El formulario se compartió en las redes sociales de Lima Cómo Vamos y despiertaLima, además de un correo electrónico a una base de datos de 5,288 personas, redes institucionales y sociales diversas. El cálculo de emisiones se realizó a partir de las respuestas sobre tiempo de viaje y datos sobre velocidades promedio, tasas de ocupación vehicular y factores de emisión de cada modo obtenidos de JICA (2005); JICA (2013); MTC y GIZ (2015) y LCV (2016).

Más consultas sobre el estudio y para acceder a la base de datos, escribir a [observatorio@limacomovamos.org](mailto:observatorio@limacomovamos.org). El estudio se basó en uno realizado por Carlos Felipe Pardo de NUMO en Bogotá (<https://bit.ly/ComoTeMueves>).

Desarrollado por Gonzalo Alarcón. Colaboraron: Patricia Alata, Mariana Alegre, Lucas de la Cruz, Alejandro Torero, Fernando Dextre, Sebastián Argüelles, Jazmín Quispe. Diagramación: Lucas de la Cruz, Alejandro Torero, Fernando Dextre.

## Fuentes:

JICA (2005)	Plan Maestro de Transporte Urbano para el Área Metropolitana de Lima y Callao
JICA (2013)	Encuesta de Recolección de Información Básica del Transporte Urbano en el Área Metropolitana de Lima y Callao
MTC y GIZ (2015)	TRANSPerú Sustainable Urban Transport NAMA Peru
LCV (2016)	Cómo vamos en movilidad. Sexto informe de resultados sobre calidad de vida

*despiertaLima*



**Lima  
Cómo  
Vamos**

**2020**