

**AGENDA
URBANA**

**ACCIONES PRIORITARIAS
PARA IMPULSAR
UN TRANSPORTE
SOSTENIBLE, DIGNO
Y HUMANO PARA UNA
MEJOR CALIDAD DE VIDA
EN PERÚ**

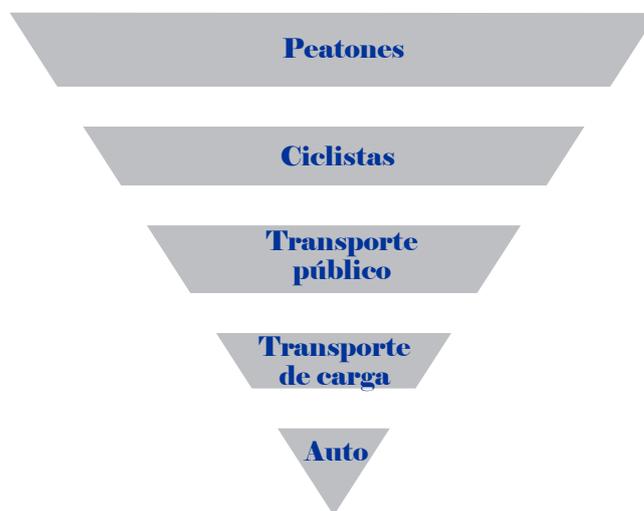
DOCUMENTO DE POLÍTICA

Introducción

La importancia de un sistema de transporte sostenible y de calidad está vinculada al bienestar de las personas en relación a aspectos económicos, sociales, ambientales y culturales. Brinda oportunidades laborales y educativas, contribuye a preservar los vínculos sociales claves para el fortalecimiento de sistemas de soporte basados en conexiones familiares, amicales y comunitarias; además de distribuir democráticamente el espacio público según la pirámide de la movilidad urbana. En el contexto actual, donde la COVID-19 ha cambiado la forma en que nos relacionamos y movemos, el transporte y la movilidad han resaltado como uno de los factores clave para atender la crisis sanitaria y económica que el virus ha profundizado en nuestras sociedades.

En los últimos diez años, los ciudadanos de Lima han identificado anualmente al transporte público como el segundo problema que más afecta su calidad de vida. Si bien no existen datos a nivel nacional sobre esta percepción, en la medida en que se acelere el crecimiento de las ciudades intermedias, es probable que esta sensación se extienda si no se promueve la planificación de un sistema que cubra las necesidades de la población.

Pirámide de la movilidad sostenible



En el marco de la crisis climática, el desarrollo de un sistema de transporte sostenible cobra aún mayor importancia, teniendo en cuenta la vulnerabilidad de Perú frente a los efectos del cambio climático. De acuerdo al Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero, dentro del sector energía, el transporte terrestre tiene la mayor cantidad de responsabilidad de entre todos los modos de transporte (91.7%).

A través de este documento de política pública, se busca ofrecer un breve diagnóstico a partir de fuentes secundarias especializadas en el tema y recomendaciones clave sobre las prioridades para el transporte en Perú. El documento se enfoca en cuatro aspectos: la integración del sistema de transporte y movilidad, la promoción de energías limpias en los vehículos motorizados, la importancia de una ciudad cicloinclusiva y la seguridad vial como una prioridad de salud pública.

Este documento es un producto de la **Agenda Urbana ¿hacia dónde vamos en transporte sostenible?**, espacio de articulación, aprendizaje y proyección impulsado por Ciudades Cómo Vamos, que permite identificar proyectos al corto y mediano plazo con viabilidad de ejecución y debatir las transformaciones necesarias para el futuro de nuestras ciudades y territorios a nivel nacional.

Ciudades Cómo Vamos es una estrategia del observatorio ciudadano Lima Cómo Vamos que hace seguimiento y monitorea, a través de la evidencia y promoción de la ciudadanía activa, la evolución de la calidad de vida urbana en Perú promoviendo el conocimiento, la comunicación, la articulación y la acción ciudadana.

Marco legal e instrumentos

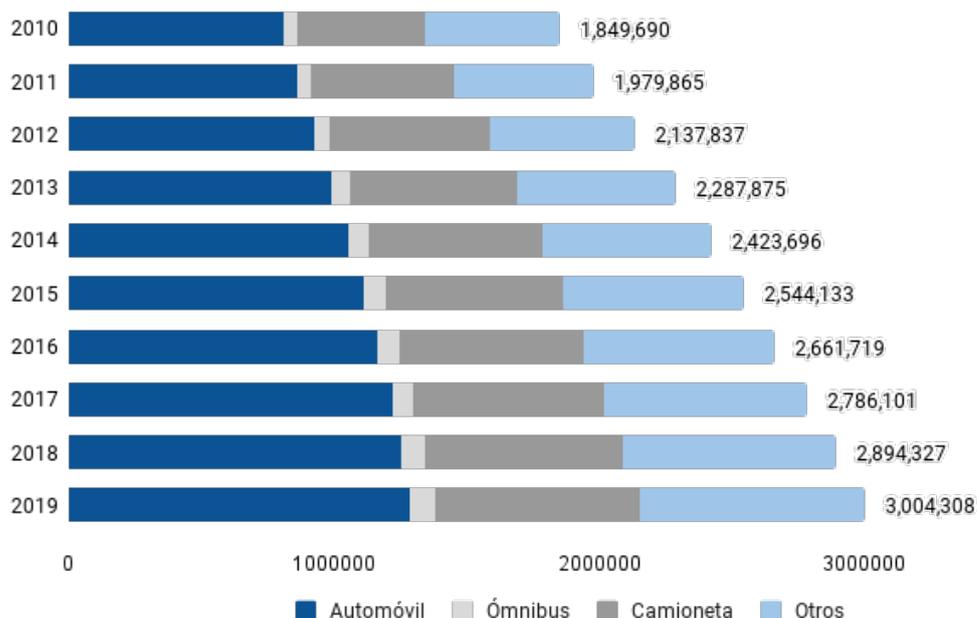
- Política Nacional de Transporte Urbano del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Política de Subsidios del transporte urbano de pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao.
- Ley N° 30936, que promueve y regula el uso de la bicicleta como un medio de transporte sostenible.
- Guía de elaboración de Planes Estratégicos de Movilidad Institucional - PEMI, impulsado por el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento.
- Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible No Motorizado, elaborada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Guía para el diseño e implementación de inversiones en vías locales impulsado por el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento.
- Proyecto de Manual para la Elaboración de Planes de Movilidad Urbana Sostenible impulsado por el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento.
- Proyecto de especificaciones técnicas para la estandarización de las características físicas y motriz del bus patrón eléctrico, elaborado por la Autoridad de Transporte Urbano.
- Estándar de interoperabilidad Tecnológica para el Sistema de Recaudo Único de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao de la Autoridad de Transporte Urbano.
- Manual para ciclistas del Perú del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Guía para la formulación de un plan institucional de movilidad individual sostenible de la ATU.

Diagnóstico

EL PARQUE AUTOMOTOR SIGUE UNA TENDENCIA DE CRECIMIENTO

Al año 2019, el parque automotor en Perú ascendía a 3'004,308 vehículos, de los cuales el 42.8% está constituido por autos privados, mientras que el 3.3% por vehículos del transporte público (ómnibus). Cabe destacar que **la tasa de crecimiento promedio anual del parque automotor desde el año 2010 en el Perú es del 6%**, mientras que en la Provincia de Lima y Callao, donde se presenta la mayor cantidad, esta tasa es de 5.8%.

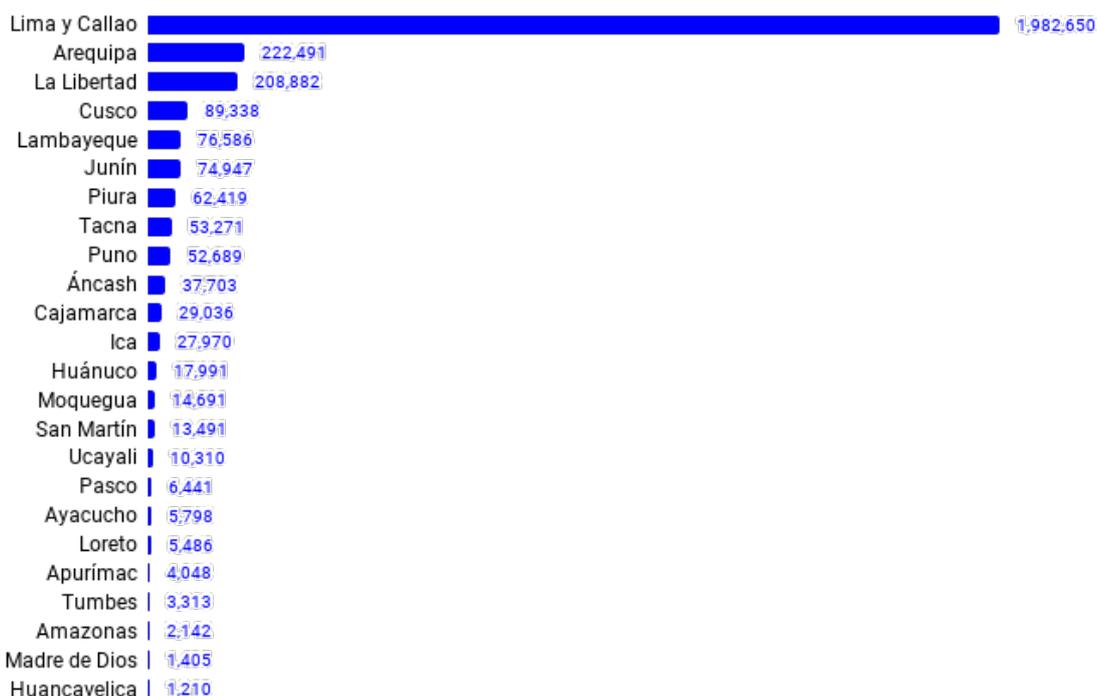
Parque automotor en Perú, 2010-2019



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2021

El 66.% de vehículos del parque automotor se ubican en las ciudades de Lima y Callao. Tanto Arequipa como La Libertad son las otras dos ciudades con mayor cantidad de vehículos.

Parque automotor por departamento, 2019



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2021

En cuanto a la tenencia de vehículos, se observa que el porcentaje de hogares que tienen al menos un auto es menor al 12% a nivel nacional desde el 2010.

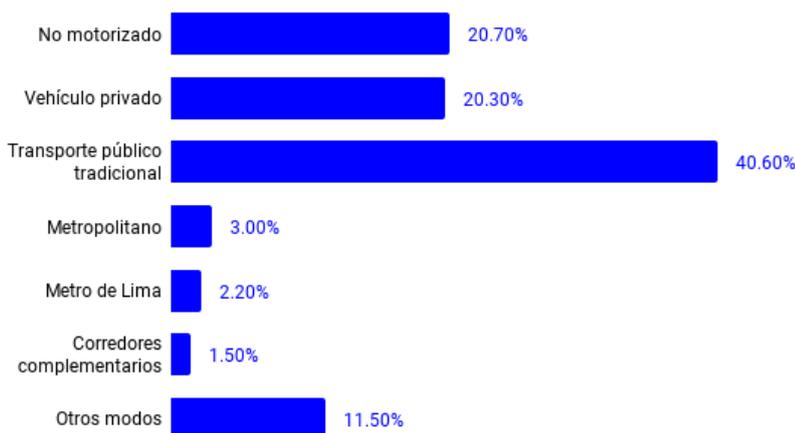
Tenencia de autos por hogar (%)



Fuente: Encuesta Nacional de Hogares

A nivel nacional, no se cuenta con información sobre los modos de viaje y distribución de usos por medio de transporte. Para Lima, de acuerdo con la ATU, de un total de 22.7 millones de viajes diarios, el 6.7% de la población de Lima y Callao se desplaza en medios de transporte público masivo como el Metropolitano, Corredores Complementarios y Línea 1. Asimismo, el 40.6% de los viajes diarios se realizan en modos de transporte público convencional como combis, custers y ómnibus. De acuerdo al estudio de Lima Cómo Vamos, el 53.3% usaba estos medios como modo principal para movilizarse a sus centros de trabajo o estudios en 2019.

Viajes diarios, 2019



Fuente: Autoridad de Transporte Urbano

El tiempo de desplazamiento es uno de los principales factores que aquejan a la población que habita las ciudades más pobladas como Lima. De acuerdo con Lima Cómo Vamos (2019), en Lima Metropolitana tan solo un 23.9% de la población se desplaza en 15 minutos desde que sale de su casa hasta su centro de trabajo o estudios, mientras que un 12.7% lo hace entre 1 hora y 1 hora y media, cifras que revelan la necesidad de implementar redes integrales de transporte público que reduzcan el tiempo de viaje y los costos de transporte para las poblaciones de los estratos socioeconómicos D y E.

Por otro lado, la pandemia de la COVID-19 ha puesto en relevancia la importancia de la movilidad y el transporte en las ciudades, visibilizándolo como un servicio esencial. Así, en mayo del 2020 la Defensoría del Pueblo emitió un comunicado solicitando a las autoridades que se amplie la flota de transporte público disponible, se brinde preferencia de circulación al mismo, y se implementen subsidios que permitan cubrir los ingresos reducidos de las empresas prestadoras del servicio; además de manifestar preocupación por la ley que formaliza el transporte colectivo, a excepción de Lima, dado que va en sentido contrario a las políticas de movilidad que se busca impulsar a favor del transporte público y el ordenamiento del tránsito.

Buscando disminuir la exposición de las personas usuarias del transporte público, se implementaron protocolos de uso de estos vehículos. Sin embargo, las medidas requieren de complementarse con el trabajo articulado en favor de políticas que siguen la pirámide de la movilidad.

AVANCES DESDE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO

Desde la creación de la Autoridad de Transporte Urbano (ATU) en el año 2019 se han impulsado medidas para continuar con la creación de un sistema de transporte público integrado en las ciudades de Lima y Callao. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) continúa ejecutando obras de la Línea 2 que unirá Ate y Callao de un total de 27 estaciones, que actualmente se cuenta con un avance del 95% en 5 estaciones donde se están cerrando detalles de equipamiento, mobiliario y electromecánico. Estas son:

- Mercado Santa Anita
- Hermilio Valdizán
- Colectora Industrial
- Óvalo Santa Anita
- Evitamiento

Otras 11 estaciones continúan en construcción. Se estima que las pruebas de funcionamiento del primer tramo de la línea 2, en la estación Santa Anita y Evitamiento, se realizarán en septiembre del 2021, mientras que los avances en liberación de predios tiene un avance del 52%.

En cuanto a la implementación de la Línea 3 y 4 del Metro de Lima y Callao, la ATU ha venido realizando coordinaciones con diversos países para proceder con su ejecución bajo la modalidad de Gobierno a Gobierno (G&G), sin embargo dada la crisis sanitaria ambos proyectos se encuentran paralizados pues contemplarían la totalidad del presupuesto del MTC por alrededor de tres años, por lo que decidir sobre la continuidad de estos proyectos es relevante pues inciden directamente en la calidad de vida de las personas.

LA NECESIDAD DE CONTAR CON CIUDADES CICLOINCLUSIVAS

Según el Instituto de Estadística e Informática, la tenencia de la bicicleta en hogares a nivel nacional supera a la del auto en los últimos diez años. Esto demuestra el potencial que tiene como modo de transporte y que, a pesar de que su tenencia ha disminuido desde el 2010, en el 2020 ha tenido un ligero crecimiento posiblemente asociado a la pandemia.

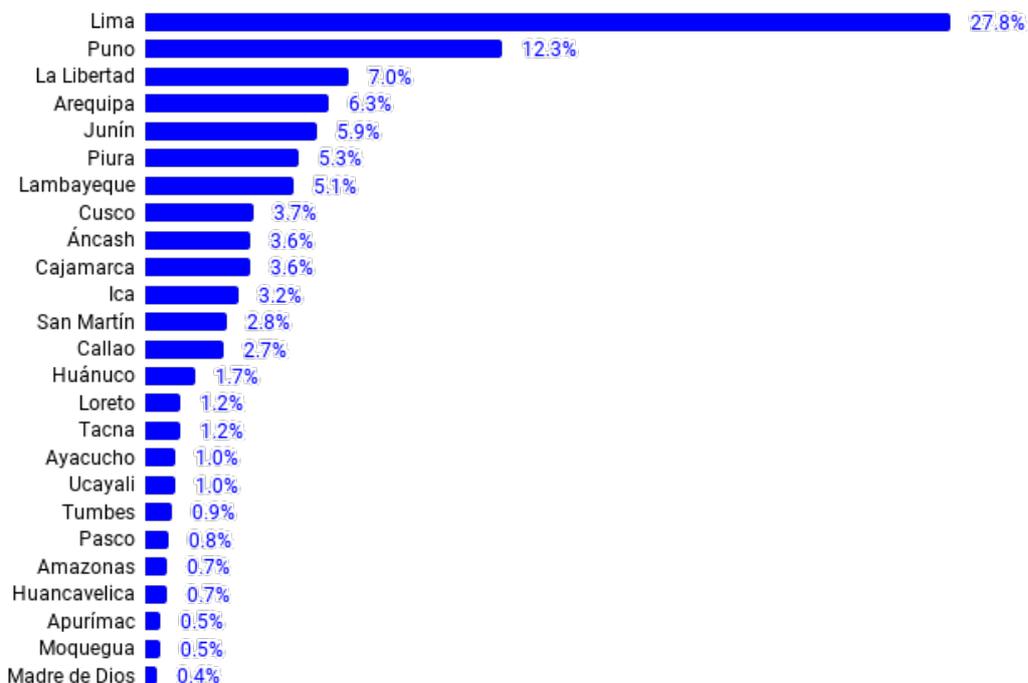
Tenencia en hogares de bicicleta y auto en Perú



Fuente: Encuesta Nacional de Hogares

Al mirar la data segregada por departamentos, vemos que Lima ocupa el primer lugar con 27.8% de hogares con al menos una bicicleta, seguida de Puno con 12.3% y la Libertad con 6.3%.

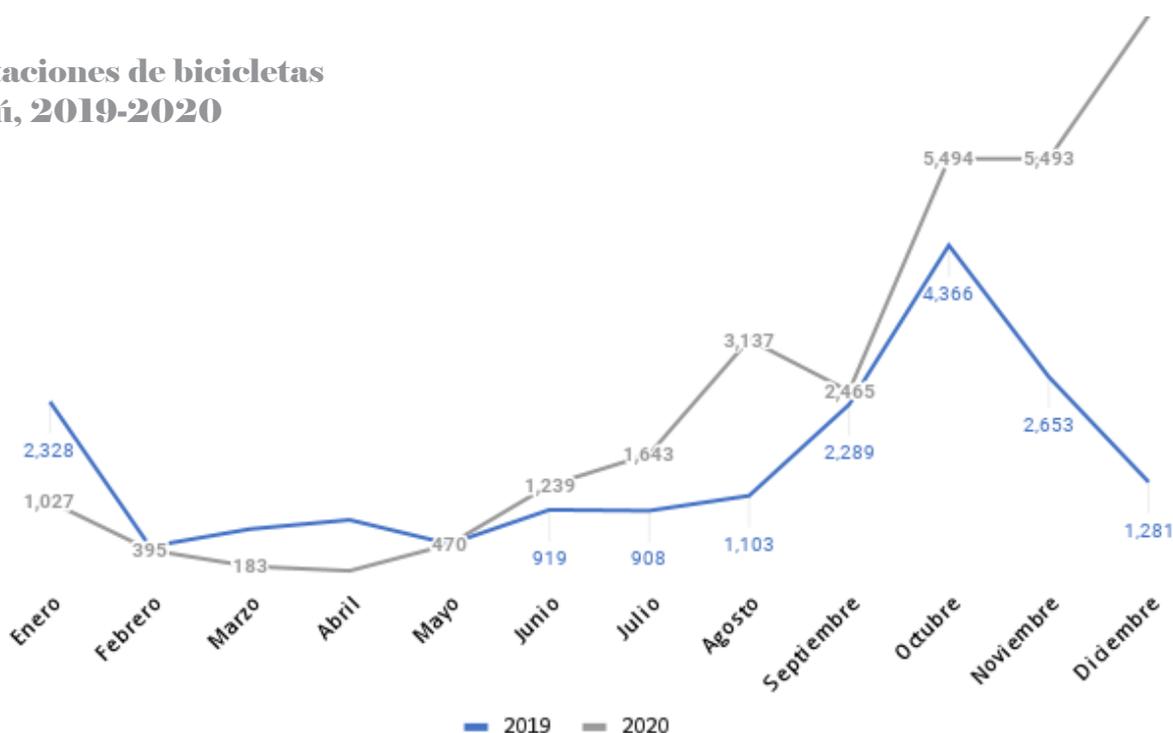
Hogares con al menos una bicicleta (%)



Fuente: Encuesta Nacional de Hogares

De acuerdo a las estadísticas de la SUNAT, en el 2020 se importaron bicicletas mecánicas por un monto total de 29 millones de dólares, mientras que en el 2019 el monto fue de 18.2 millones de dólares. La Sociedad de Comercio Exterior del Perú resaltó el comportamiento del mes de agosto 2020 donde se tuvo un incremento de 184% en relación al año anterior. Si vemos además las cifras entre enero y mayo del 2021, el monto por importaciones fue de 22,1 millones de dólares, mientras para el mismo período de tiempo en el 2019, fue de 4.7 millones de dólares.

Importaciones de bicicletas en Perú, 2019-2020



Fuente: SUNAT

El Banco Mundial identificó factores relevantes para promover una ciudad ciclo inclusiva para un estudio aplicado en Lima y Callao:

- Se estima que más del 40% de los viajes en Lima y Callao son viajes cortos de menos de 30 minutos (5-6 kilómetros aproximadamente) que podrían realizarse en bicicleta.
- Residencia cercana del 75% de la población con respecto a estaciones de transporte público masivo (menos de 3km) en el escenario de la construcción de la Línea 2 y la extensión del Metropolitano. La bicicleta puede usarse como modo de conexión entre el hogar y la estación de transporte.

- La bicicleta genera un costo-beneficio social de \$0.26 por kilómetro frente al costo neto de \$0.89 por kilómetro generado por los autos.
- El costo de inversión de 2km de la Línea 2 del Metro es equivalente a la inversión en infraestructura ciclovitaria necesaria para desplazar a los usuarios de la Línea 1 del Metro y el Metropolitano.

Infraestructura ciclista

A nivel nacional, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través del Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible (Promovilidad,) anunció a fines del 2020 que realizaría acompañamiento técnico a 25 municipalidades provinciales para la implementación de más de 430 kilómetros de ciclovías.

Para Lima, con respecto al registro de kilómetros de ciclovías, el Banco Mundial menciona que el primer registro de ciclovías se dio en el 2002 con 57.5 km, llegando al 2018 con 213.1km. También se menciona que del total de ciclovías, el 69,5 % (146,6 km) se encuentra sobre vías metropolitanas y el 30,5% (64,2 km) sobre vías distritales. Se resalta, además, que la presente red de ciclovías no se encuentra integrada y no aplica criterios de diseño homogéneos. Como información complementaria, de acuerdo a la Municipalidad Metropolitana a diciembre del 2020, se reportó la existencia de 238.78 kilómetros de ciclovías en Lima.

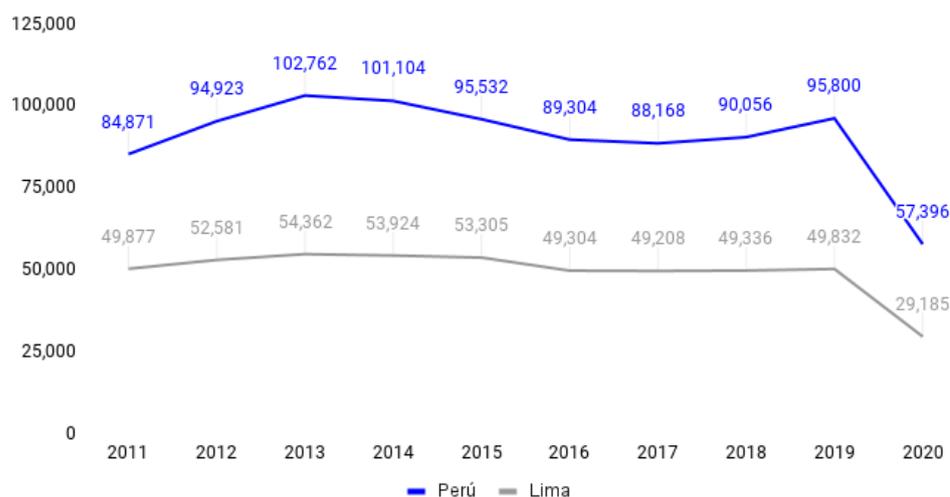
Tomando en cuenta planes y propuestas anteriores sobre este tema, la actualización del Plan de Infraestructura Ciclovitaria del Banco Mundial para Lima y Callao 2020, plantea una red total de 1,383 kilómetros de ciclovías, compuestos por 210,8 km existentes, 544 km proyectados en planes anteriores y 628,2 km nuevos. El analisis costo-beneficio del Plan del Banco Mundial revela que invertir en infraestructura ciclista tiene un retorno de 19 veces; es decir, por cada sol invertido se ahorran o ganan 19 soles.

La construcción de nueva infraestructura vial debe ir alineada a los tipos de modos de transporte que se desea promover. El crecimiento del parque automotor implica una mayor inversión en vías rápidas y pistas, mientras que la inversión en transporte público y ciclovías es menor, y tiene el potencial de movilizar a la misma cantidad de personas en una ciudad con una menor cantidad de vehículos y mejor distribución del espacio público.

LOS SINIESTROS VIALES

En los últimos años, los siniestros anuales registrados en el país han mantenido un alto número, mostrando solo una reducción en el año 2020 a consecuencia de la pandemia y las restricciones de tránsito. En 2020 se han registrado 57,396 siniestros de tránsito, cifra que evidencia una reducción del 40% respecto al año 2019, mientras que la ciudad de Lima mostró una reducción del 41, 4% de siniestros en relación al año anterior.

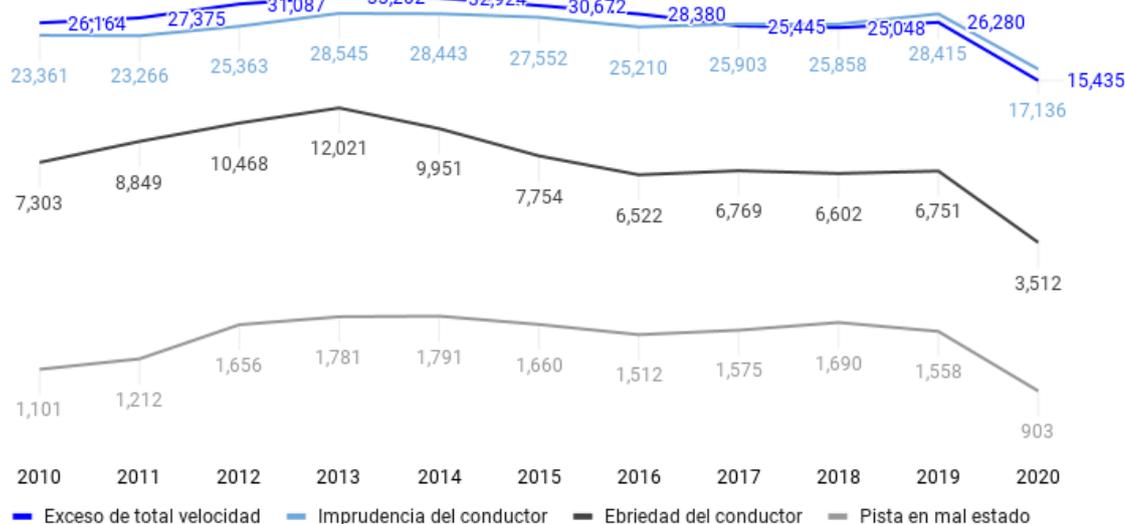
Siniestros en Perú y Lima



Fuente: Policía Nacional del Perú

De acuerdo con las estadísticas anuales de la Policía Nacional del Perú, las causas de siniestros viales a nivel nacional han ido cambiando a lo largo de 11 años, desde el año 2017 hasta el 2020, se observa que la imprudencia del conductor es una de las principales razones por las que ocurren los siniestros viales, ligeramente por debajo se ubican los casos ocasionados el exceso de velocidad.

Causas principales de siniestros de tránsito en Perú



Fuente: Policía Nacional del Perú

La cantidad de víctimas generadas por los siniestros de tránsito desde el año 2010 al 2019 han mostrado una tendencia creciente, la cual se ha disminuido a razón de la crisis sanitaria. Durante el año 2020, se han registrado 38,447 víctimas heridas y 2,159 víctimas fatales, de manera que las víctimas fatales constituyen el 5.3% de la totalidad de personas que han sufrido algún siniestro en las pistas.

Uno de los avances más relevantes que ha estado desarrollando el Ministerio de Transporte y Comunicaciones es la implementación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, como un organismo diseñado para la articulación multisectorial, implementado tecnológicamente para ser fuente oficial de información sobre los siniestros de tránsito, la cual será de acceso público y actualizada de manera frecuente. Este proceso es importante porque permite identificar los puntos críticos de siniestralidad y donde es posible intervenir mediante mejoras en la infraestructura, sensibilización de conductores y/o peatones.

Asimismo, recientemente el Ministerio de Transporte y Comunicaciones ha emitido el Decreto Supremo N° 025-2021-MTC (20 de julio del 2021) para establecer la reglamentación de límites máximos de velocidad para el tránsito. Estas son:

Zona	Km/h
Calles y jirones	30 km/h
Avenidas	50 km/h
Zonas comerciales	30 km/h
Zonas residenciales	50 km/h
Zonas escolares / hospitales	30 km/h

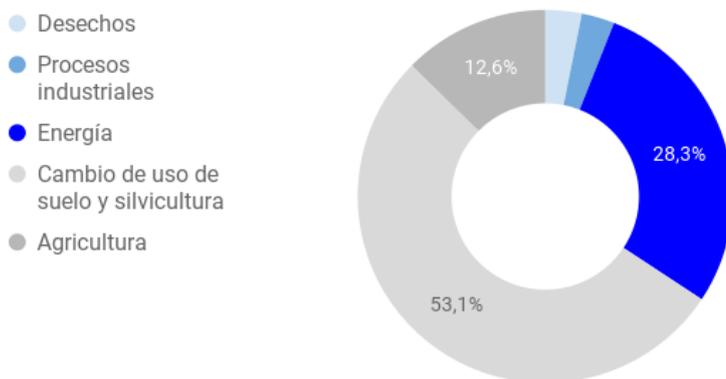
Por otro lado, incidir directamente en la gestión del transporte es una responsabilidad compartida para las municipalidades distritales y provinciales de acuerdo con la Ley Orgánica de Municipalidades. Así, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, la Autoridad de Transporte Urbano y los municipios tienen un rol compartido en la movilidad urbana.

Además, de acuerdo a cifras de la Policía Nacional de Perú para el 2020, 369 bicicletas estuvieron involucradas en 26,737 siniestros no fatales y 11 bicicletas en 310 siniestros fatales en Lima; mientras que en Callao fueron 11 bicicletas en 1,984 siniestros no fatales y 1 bicicleta en 24 siniestros fatales. Estas cifras nos dan una referencia de la siniestralidad a pesar de que no incluyen la gran cantidad de conflictos que tienen diariamente los ciclistas, y tampoco se tiene información más detallada sobre las causas o la forma de involucramiento de las bicicletas en estos siniestros.

EL TRANSPORTE Y LAS ENERGÍAS LIMPIAS

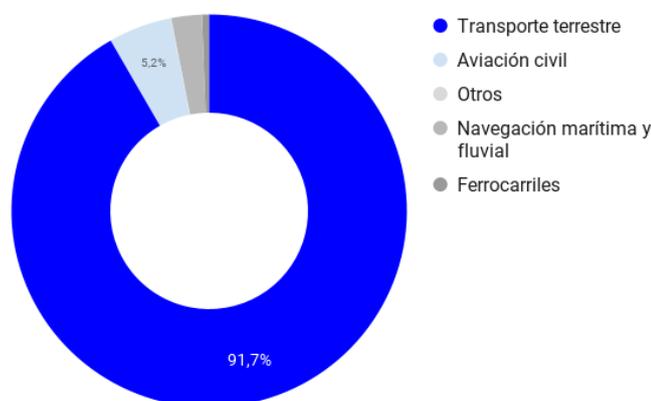
De acuerdo al Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero del año 2016, se calcula que el sector energía corresponde al 28.3% del total de emisiones netas de gases de efecto invernadero del país. Dentro de este porcentaje, el sector transporte emite el 41.08%, siendo una de las principales fuentes de emisiones en entornos urbanos. A nivel nacional, es un 10.25% del total.

Emisiones netas por sectores en el Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero, 2016



Viendo este sector a detalle, el transporte terrestre tiene la mayor cantidad de responsabilidad de entre todos los modos de transporte (91.7%), seguido de la aviación, que es el 5.17%.

Distribución de gases de efecto invernadero por subcategorías del sector energía - Combustión móvil, 2016



Fuente: Ministerip de Transportes y Comunicaciones

En cuanto al tipo de energía que consume el sector, como se evidencia en las tablas a continuación, la principal fuente de combustible de los vehículos es la gasolina, diesel, gas licuado de petróleo y GNV.

Vehículos menores según tipo de combustible, 2017

Tipo de combustible	Vehículos	%
Gasolina	3'117,771	96,83
GLP	83,206	2,58
GNV	6,481	0,2
Diesel	2,404	0,07
Otros	740	0,02
Sin clasificar	9,143	0,28

Vehículos mayores según tipo de combustible, 2017

Tipo de combustible	Vehículos	%
Gasolina	1'706,148	60,21
Diesel	779,798	27,52
GLP	175,449	6,19
GNV	143,187	5,05
Híbridos	357	0,01
Otros	1,772	0,05
Sin clasificar	27,006	0,95

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Al respecto, el estudio Hoja de Ruta de Transición Energética hacia un Perú sin emisiones 2030 - 2050 realizado por Enel y Deloitte, si bien toma como escenario base el Inventario de Gases de Efecto Invernadero 2014, logró desarrollar un escenario de carbono neutralidad al 2050 viable para el país, que considera medidas necesarias a implementar vinculadas al cambio de matriz del sector transporte. Para alcanzar este objetivo, se requiere:

- Priorizar el transporte público.
- Adopción temprana del camión eléctrico.
- Movilidad eléctrica como principal medio de transporte.
- Acceso a mayor cantidad de puntos de recarga de autos eléctricos.
- Normativa restrictiva de emisiones.

Respecto a la electrificación del transporte, uno de los compromisos del país en mitigación del cambio climático plantea que el 5% del parque automotor sea eléctrico. El escenario construido por Deloitte señala que parte importante de ello es el paso del transporte público, que representa el modo principal de viajes motorizados según Lima Cómo Vamos.

La estimación realizada por Deloitte indica que para el 2025 los autos eléctricos pasarán a ser una opción más económica que los autos con combustión fósil. Esto por:

- Reducción en el costo de baterías.
- Introducción de energías no convencionales a la matriz energética.
- Privilegios de circulación y reducción de costo por parqueo.
- Reducción de imposiciones.

Al año 2019, según información de SUNARP, solo se contaba con 39 autos eléctricos registrados en el país, 970 motos eléctricas y 80 mototaxis eléctricas. Como antecedente del proceso de electrificación del transporte público, en Lima se implementaron proyectos piloto de buses eléctricos. Así, Hydro-Quebec y WSP, junto con Enel X y el Global Sustainable Electricity Partnership (GSEP) incorporaron un bus en Línea Roja del corredor Jv. Prado en diciembre de 2019. Además, los servicios de transporte distrital que ofrecen San Borja y San Isidro también han incluido un bus eléctrico.

Recomendaciones

- Priorizar el desplazamiento de los usuarios más vulnerables en las vías, peatones y ciclistas, cambiando el enfoque de diseño de las calles que actualmente prioriza al auto para atender las necesidades de desplazamiento de los usuarios más vulnerables reorganizando los espacios de la infraestructura vial existente. Ello debe considerar el rol y vulnerabilidad diferenciada de las poblaciones, particularmente niñas, niños, adolescentes, mujeres y personas con movilidad reducida, dado que sus experiencias al desplazarse requieren de una atención particular para reducir riesgos y disminuir brechas de acceso y seguridad.
- Priorizar el DOT (Desarrollo orientado al transporte) en la planificación urbana, incluyendo nuevos proyectos o reformas.
- Priorizar las medidas más convenientes en términos de costos, rapidez de ejecución e impacto generado, que prevean la reorganización de la infraestructura vial existente para la implementación de corredores de transporte público, ciclovías y espacios peatonales.
- Priorizar el transporte público a nivel nacional, adaptando los modos de viaje a la realidad de cada territorio, facilitando la intermodalidad, conectividad y tarifa única.
- Mejorar la infraestructura para interconectar medios de transporte motorizado como el transporte público, y el vehículo particular, así como los medios de transporte no motorizado como las rutas de peatones y ciclistas, con especial atención de las personas con movilidad restringida para la construcción de un transporte público más urbano, sostenible, accesible e inclusivo.
- Implementar un sistema de transporte público integral y con carriles y vías exclusivas, ampliando y asegurando la cobertura del transporte público con soluciones acorde con la demanda y la longitud de las rutas, especialmente en las grandes metrópolis del país para reducir la presencia de sistemas de paratransito (taxis colectivos).
- Dotar de recursos y fortalecer la labor de la Autoridad de Transporte Urbano (ATU) a fin de garantizar su rol en planificación, regulación, gestión, supervisión, fiscalización y promover la operatividad del Sistema Integrado de Transporte en Lima y Callao.
- Fortalecer la labor de la SUTRAN en materia de fiscalización, dotando de recursos humanos y económicos para hacer que su presencia en las vías nacionales sea más sólida y eficiente.
- Articular los procesos de implementación de proyectos de movilidad sostenible a procesos de gestión de suelos y de planificación urbana, aprovechando el contexto de la emergencia sanitaria para establecer las bases que nos permitan tener ciudades y territorios sostenibles.
- Fortalecer a las instituciones responsables de la seguridad vial, mejorando la recolección de datos, implementación y actualización permanente de sistemas que transparenten la información de siniestralidad en las vías a fin de promover intervenciones más efectivas por parte de las autoridades y la sociedad civil. Es fundamental además evaluar el registro de los fallecimientos por siniestros de tránsito para incorporar aquellos decesos que no son causados inmediatamente por el evento, sino que pueden darse con posterioridad como consecuencia de otras complicaciones de salud causadas por el siniestro.

- Aprovechar las tecnologías disponibles para mejorar la gestión del tránsito y la circulación, diseño de las rutas de transporte, prestación de servicios de movilidad, recuperación de espacios públicos y mejora de la seguridad vial, con . Además, también aprovecharlas para facilita la articulación intergubernamental e interinstitucional, facilitando las alianzas con otros actores que poseen datos y pueden mejorar la toma de decisiones públicas.
- Promover la articulación en los distintos poderes de gobierno a favor de la planificación local, regional y nacional. Desde el Poder Legislativo, fomentar el trabajo coordinado para identificar las prioridades urbanas a través de Grupos Regionales conformados por los congresistas de cada partido que representan a un territorio particular. Como antecedente, en el periodo congresal 2011-2016 se conformó el Grupo Lima, constituido por congresistas electos por Lima Metropolitana a fin de identificar prioridades desde el territorio representado.
- Incorporar estacionamientos de bicicleta de alta capacidad con servicios de custodia en el diseño de las estaciones de las futuras líneas del Sistema Integrado de Transporte, así como en los servicios de transporte público a nivel nacional. Asimismo, adaptar la parte frontal de los buses del Sistema Integrado de Transporte para incorporar un espacio para transportar bicicletas.
- Establecer metas para el desarrollo de infraestructura ciclovial a través del Programa de Incentivos de la Mejora de la Gestión Municipal del Ministerio de Economía y Finanzas.
- Recolectar data sobre los flujos de forma sistemática, a través de registro de Big Data, censos y/o a través de otros métodos que se consideren oportunos
- Facilitar la información sobre prácticas ecoeficientes de conducción que permiten reducir el combustible consumido mediante talleres y campañas dirigidas a conductores y ciudadanía en general.
- Brindar preferencia en contratos y licitaciones a aquellas empresas que proveen servicios de transporte basados en energías renovables o electromovilidad, incorporando cláusulas que incorporen las energías limpias en los concursos.
- Reflejar el costo real de los combustibles más contaminantes y establecer un escalonamiento de impuestos según contaminantes y afectaciones a la salud.
- Ampliar la infraestructura de carga pública de vehículos eléctricos tanto para transporte público como para autos particulares a fin de incentivar la transición a la electromovilidad.
- Incorporar políticas y medidas de protección a trabajadores directos del sector transporte brindando oportunidades de capacitación e integración al Sistema Integrado de Transporte Público.
- Incorporar procesos participativos en la ampliación, diseño y gestión de la infraestructura de transporte público y espacios públicos a fin de atender las necesidades de la población.
- Implementar normatividad para la gestión del espacio vial que permita incorporar los distintos usos sociales y recreativos como complementarios al uso de tránsito.
- Promover la investigación en las universidades, centros de pensamiento y el sector público a fin de contar con información actualizada, real y accesible que permita la toma de decisiones basada en evidencia, bajo una mirada de datos abiertos.

Referencias bibliográficas

Autoridad del Transporte Urbano. (2021). Solicitud de Acceso a Información Pública.

Barr, K. (2020). 4 estrategias para mejorar la movilidad en Lima. Disponible en: <https://blogs.iadb.org/transporte/es/4-estrategias-para-mejorar-la-movilidad-en-lima/>

CIES, et al. (2021). Propuestas hacia un mejor gobierno 2021- 2026. Disponible en: https://www.cies.org.pe/sites/default/files/files/otrasinvestigaciones/archivos/pd2021_resumen_completo.pdf

Defensoría del Pueblo (2020). Defensoría del Pueblo: transporte público no debe ser el nuevo foco de contagio del COVID-19

Deloitte & Enel. (2021). Hoja de Ruta de Transición Energética hacia un Perú sin emisiones 2030 - 2050. Disponible en: <https://www.enel.pe/content/dam/enel-pe/sostenibilidad/hoja-de-ruta-de-transicion-energetica/sesiones/Deloitte%20-%20Hojas%20de%20ruta%20de%20Transici%C3%B3n%20Energ%C3%A9tica%20en%20Peru%20-Sesi%C3%B3n%203.pdf>

Diario Gestión. (2021a). Línea 2 del Metro: Ensamblaje e instalación de tuneladora tiene avance del 90%, según el MTC.

Diario Gestión. (2021b). Sagasti: "Hemos dejado las líneas 3 y 4 del metro para que el próximo gobierno decida"

Diario Gestión. (2021c). Taxis colectivos: Solución ilegal a un problema estructural. Disponible en: <https://gestion.pe/blog/politicas-publicas-para-el-desarrollo/2019/12/taxis-colectivos-solucion-ilegal-a-un-problema-estructural.html/>

Diario el Peruano. (2021). MTC promueve acciones contra Ley N° 31096 de autos colectivos. Disponible en: <https://elperuano.pe/noticia/114363-mtc-promueve-acciones-contraleyn-31096-de-autos-colectivos>

INEI. (2020). Encuesta Nacional de Hogares. Disponible en: <http://inei.inei.gob.pe/microdatos/> Instituto para la Política de Transporte y Desarrollo. (2015). Visión Cero: Estrategia integral de seguridad vial en las ciudades. Disponible en: <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/vision-cero2.pdf>

Lima Cómo Vamos. (2019). Encuesta de Percepción de calidad de vida. Disponible en: <http://www.limacomovamos.org/data/>

Mesa Bici (2020). Recomendaciones para la política nacional de movilidad sostenible en el marco del COVID-19. Disponible en: http://www.limacomovamos.org/wp-content/uploads/2020/06/Recomendaciones_diabici.pdf

Ministerio del Ambiente. (2019). MINAM y cinco instituciones más impulsan la acción climática en el Perú con el lanzamiento del primer bus eléctrico de Lima. Disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/minam/noticias/71276-minam-y-cinco-instituciones-mas-impulsan-la-accion-climatica-en-el-peru-con-el-lanzamiento-del-primer-bus-electrico-de-lima>

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2020). Panorama de electromovilidad en el Perú. Disponible en: <https://www.greenfinancelac.org/wp-content/uploads/2020/02/MTC-Panorama-de-En-en-Peru%CC%81.pdf>

Muñoz, L. (s.f). Documento de Política. Disponible en: <https://leo.uniandes.edu.co/index.php/menu-escritura/disciplina/74-politicas-publicas/109-documento-de-politica>

Organización Mundial de la Salud. (2021).
Traumatismos causados por el tránsito. Disponible en:
[https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/
road-traffic-injuries](https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries)

Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2021).
El MTC aprobó, por Decreto Supremo, cambios al
Reglamento del Sistema de Control de Licencias de
Conducir por Puntos. Disponible en: [https://www.
onsv.gob.pe/mtc-aprobo-por-decreto-supremo-
cambios-al-reglamento-del-sistema-de-control-de-
licencias-de-conducir-por-puntos/](https://www.onsv.gob.pe/mtc-aprobo-por-decreto-supremo-cambios-al-reglamento-del-sistema-de-control-de-licencias-de-conducir-por-puntos/)

OSITRAN. (2020). Solicitud de Acceso a Información
Pública.

Policía Nacional del Perú. (2020). Anuario Estadístico.
Disponible en: [https://web.policia.gob.pe/anuario_
estadistico/anuario_policial.html](https://web.policia.gob.pe/anuario_estadistico/anuario_policial.html)

SUNAT. (2021). Estadísticas de importaciones para
el Consumo, según subpartida nacional. Disponible
en: [https://www.sunat.gob.pe/estadisticasestudios/
importaciones.html](https://www.sunat.gob.pe/estadisticasestudios/importaciones.html)

World Bank Group. (2020a). Propuesta y
recomendaciones para la formulación de una
estrategia para la Bicicleta en Lima Metropolitana
(Spanish). Washington, D.C.: World Bank Group.
Disponible en: [http://documents.worldbank.org/
curated/en/804721589870386400/Propuesta-y-
recomendaciones-para-la-formulacion-de-una-
estrategia-para-la-Bicicleta-en-Lima-Metropolitana](http://documents.worldbank.org/curated/en/804721589870386400/Propuesta-y-recomendaciones-para-la-formulacion-de-una-estrategia-para-la-Bicicleta-en-Lima-Metropolitana)

World Bank Group. (2020b). Propuesta de
actualización del Plan de Infraestructura Ciclovial
para Lima y Callao. . Washington, D.C.: World Bank
Group. Disponible en: [https://documents1.worldbank.
org/curated/en/294041589874919754/pdf/Propuesta-
de-actualizacion-del-Plan-de-Infraestructura-
Ciclovial-para-Lima-y-Callao.pdf](https://documents1.worldbank.org/curated/en/294041589874919754/pdf/Propuesta-de-actualizacion-del-Plan-de-Infraestructura-Ciclovial-para-Lima-y-Callao.pdf)

Las organizaciones que forman parte de la **Agenda Urbana ¿hacia dónde vamos en transporte sostenible?** son:

Lima Cómo Vamos - Ciudades Cómo Vamos

Banco Mundial

DiDi

DP World

Embajada de Canadá en Perú

Embajada del Reino de los Países Bajos en Perú

Enel X

La cooperación alemana para el desarrollo implementada por la GIZ

LIMA EXPRESA

Uber

Acciones prioritarias para impulsar un transporte sostenible, digno y humano para una mejor calidad de vida en Perú
Documento de Política

Redacción:

María Patricia Alata Ninapaytán

Ana Claudia Oshige Fernández

Sorayda Helida Quispe Mogrovejo

Revisión:

Mariana Jimena Alegre Escorza

Septiembre, 2021.

AGENDA URBANA