



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO - PNTU

Decreto Supremo N° 012-2019-MTC



POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO - PNTU

© Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Jirón Zorritos 1203, Cercado de Lima.
www.gob.pe/mtc

Se agradece a la cooperación alemana para el desarrollo, implementada por la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, a través del Proyecto de Apoyo a la NAMA de Transporte Urbano Sostenible – TRANSPerú*, el apoyo brindado para la elaboración de este documento.

Responsables de la Publicación:

Nadia Yesquen Puertas (MTC)

Revisión de Contenidos:

Patricia Aymar Olivera (MTC)

Contenidos:

Adrian Natividad Lazo Díaz (MTC)

Juan Abelardo Cardenas Fernandez (MTC)

Primera edición: Junio 2020

Diseño y diagramación :

Aldo Salinas Vega

(*) Proyecto de Apoyo a la NAMA de Transporte Urbano Sostenible – TRANSPerú es financiado por el Ministerio Federal de Medio Ambiente, Conservación de la Naturaleza y Seguridad Nuclear (BMU) de Alemania y el Departamento de Estrategias Empresariales, Energéticas e Industriales del Reino Unido (BEIS, por sus siglas en inglés) a través de un fondo de la NAMA Facility.

NAMA Facility

On behalf of
 Federal Ministry for the
Environment, Nature Conservation,
Building and Nuclear Safety
 Department for
Business, Energy
& Industrial Strategy

Implementada por:
giz Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Cita sugerida para este documento:

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2020) Política Nacional de Transporte Urbano.
Ministerio de Transportes y Comunicaciones: Lima.

ÍNDICE

ÍNDICE	04
ACRÓNIMOS.....	07
PRÓLOGO	09
PRESENTACIÓN	11
CAPÍTULO 1. DIAGNÓSTICO.....	12
1.1. El problema público.....	13
1.2. Situación actual.....	13
1.2.1. Transporte urbano público deficiente.....	15
› Informalidad en la prestación del servicio de transporte urbano.....	16
› Servicios de transporte urbano no integrados.....	16
› Débil organización de los prestadores del servicio de transporte urbano formal.....	17
› Inadecuada planificación de rutas de transporte urbano público.....	17
› Parque automotor de transporte urbano público inapropiado y obsoleto.....	17
1.2.2. Gobernanza del transporte urbano inadecuada.....	17
› Debilidad institucional de los gobiernos locales en la gestión del transporte urbano.....	17
› Insuficiente articulación entre actores públicos del transporte urbano.....	17
› Limitada capacidad de planificación y fiscalización del transporte urbano.....	17
1.2.3. Deficiencias en la estructuración y provisión de infraestructura que restringe los servicios de transporte urbano.....	18
› Inadecuada e insuficiente infraestructura para el transporte urbano.....	18
› Prioridad en la infraestructura vial para circulación de vehículos privados.....	18
› Limitada infraestructura para el transporte masivo y no motorizado.....	18
› Inadecuada conservación de la infraestructura para el transporte urbano.....	18
1.2.4. Baja convergencia entre políticas de transporte y de desarrollo urbano.....	18
› Insuficiente articulación entre las entidades competentes en el desarrollo urbano y el transporte.....	18
› Inexistencia o baja calidad de planes coordinados.....	18
1.3. Situación futura deseada	19
1.3.1. Tendencias con relación al transporte urbano.....	19
1.3.2. Situación futura deseada del transporte urbano en el país.....	20
1.4. Alternativa de solución seleccionada	21

CAPÍTULO 2. OBJETIVOS PRIORITARIOS Y LINEAMIENTOS.....	22
2.1. Objetivos prioritarios.....	23
2.2. Lineamientos de política.....	25
2.2.1. Lineamientos de política del Objetivo Prioritario 1.....	26
2.2.2. Lineamientos de política del Objetivo Prioritario 2.....	28
2.2.3. Lineamientos de política del Objetivo Prioritario 3.....	29
2.2.4. Lineamientos de política del Objetivo Prioritario 4.....	30
CAPÍTULO 3. PROVISIÓN DE SERVICIOS Y ESTÁNDARES	32
3.1. Provisión de servicios	33
3.2. Estándares de cumplimiento.....	35
GLOSARIO.....	36
BIBLIOGRAFÍA.....	40
ANEXOS.....	42





ACRÓNIMOS

- AATE ➤ Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao
- ATU ➤ Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao
- CAF ➤ Banco de Desarrollo de América Latina
- CEPLAN ➤ Centro Nacional de Planeamiento Estratégico
- MML ➤ Municipalidad Metropolitana de Lima
- MPC ➤ Municipalidad Provincial del Callao
- MTC ➤ Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- OCDE ➤ Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico
- ODS ➤ Objetivos de Desarrollo Sostenible
- PCM ➤ Presidencia del Consejo de Ministros
- PEI ➤ Plan Estratégico Institucional
- PESEM ➤ Plan Estratégico Sectorial Multianual
- PNP ➤ Policía Nacional del Perú
- PNTU ➤ Política Nacional de Transporte Urbano
- PROTRANSPORTE ➤ Instituto Metropolitano Protransporte de Lima
- SIT ➤ Sistema Integrado de Transporte
- TMT ➤ Transportes Metropolitanos de Trujillo



PRÓLOGO

La Política Nacional de Transporte Urbano se constituye en un instrumento que establece un conjunto de objetivos y prioriza acciones orientados a resolver un problema que afecta a gran porcentaje de la población que habita en las principales ciudades del país, es también la herramienta que permitirá a las autoridades de los Gobiernos Locales, alinear sus instrumentos regulatorios y de gestión para una adecuada solución del problema en el sistema de transporte público urbano.

En las primeras páginas de la política se podrá encontrar una caracterización de la situación actual del servicio público de transporte urbano, y para ello se hace referencia a los principales factores que explican su problemática, tales como: el deficiente servicio de transporte, la débil gobernanza, la deficiente infraestructura y la baja convergencia de las políticas y el desarrollo urbano, entre otros temas que se utilizaron para definir el problema público e identificar sus causas, sustentadas con las respectivas evidencias que permitieron definir las alternativas de solución.

El documento también presenta los objetivos prioritarios y lineamientos de política, los cuales fueron diseñados y planteados recogiendo la orientación de las guías técnicas-normativas proporcionadas por CEPLAN, pero fundamentalmente interpretando lo expresado por los actores públicos y privados involucrados en los talleres de trabajo realizados en las principales ciudades del país. Así también se identificaron trece servicios, los mismos que se encuentran articulados a los cuatro objetivos de política y que beneficiarán directamente a los ciudadanos a nivel nacional. Los servicios de la política se encuentran enmarcados en aspectos de eficacia del transporte, mejora de la gobernanza, adecuada infraestructura y la concordancia del transporte con el desarrollo urbano. Los servicios identificados cuentan con estándares de cumplimiento y como

característica fundamental la obligación de ser medidos con indicadores de desempeño.

Para finalizar, se puede indicar que la presente Política Nacional del Transporte Urbano tiene como objeto generar acciones que contribuyan con la mejora de los tiempos de viaje, la consecuente disminución de costos del transporte, la disminución de los accidentes de tránsito, así como de la contaminación del aire; como resultado, todos estos aspectos incrementarán la calidad de vida de la población de las ciudades del Perú; además es importante señalar que el éxito en la implementación de este instrumento dependerá del compromiso de las autoridades locales, los operadores del servicio, los usuarios y la sociedad civil debidamente organizada, así como del Ministerio de Transportes y Comunicaciones que asume su responsabilidad como órgano rector del sector transporte.



PRESENTACIÓN

La situación actual de las ciudades en el Perú, es el resultado de su crecimiento sin planificación, la continua migración y el incremento de las actividades productivas y de servicios; que generan una ocupación del territorio en la que los centros urbanos concentran aproximadamente 24.5 millones de habitantes, que representa el 77% de la población del país, y de esta el 47% se asienta en Lima – Callao y las 10 principales ciudades.

El crecimiento de las ciudades por este acelerado proceso de urbanización, ha agudizado los problemas de dotación de infraestructura urbana y la atención de servicios de diversa índole, siendo el transporte urbano uno de los más complejos, con deficiencias tales como la falta de planificación integral de los servicios, baja calidad del transporte público, informalidad, debilidad en la organización del servicio de transporte en el sector formal, situación del parque vehicular que presta el servicio, limitada fiscalización, la inadecuada e insuficiente infraestructura, además de la propia debilidad institucional de los gobiernos locales responsables del transporte urbano.

Esta situación tiene, entre otros, efectos en los tiempos de viaje excesivos, altas tasas de accidentabilidad, incremento de la contaminación ambiental, elevados costos de transporte, congestión de tránsito, reducción de la productividad de la ciudad y en resumen baja calidad de vida de la población urbana.

En el escenario descrito la Política Nacional de Transporte Urbano, aprobada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Decreto Supremo N° 012-2019-MTC, se convierte en uno de los ejes de la movilidad urbana, la cual se enmarca en el ordenamiento territorial de las ciudades; en este sentido, se ha definido el problema público como “Personas y mercancías presentan limitaciones para el desplazamiento en el sistema de transporte urbano”, y se identifican como sus causas

principales: las deficiencias del transporte urbano público, la inadecuada gobernanza del transporte, las deficiencias en la estructuración y provisión de infraestructura que restringe la prestación de servicios, y la baja convergencia con las políticas de desarrollo urbano.

La Política Nacional de Transporte Urbano, que se plantea para un horizonte temporal al año 2030, tiene como objetivos prioritarios: i) contar con sistemas de transporte urbano público eficientes; ii) mejorar la gobernanza del transporte urbano; iii) desarrollar servicios de transporte urbano con adecuada infraestructura; iv) Satisfacer las necesidades de transporte urbano de la población, en concordancia con el desarrollo urbano. A partir de estos objetivos y como medios para su consecución, se plantean catorce lineamientos de política y trece servicios principales; ello con el objetivo general de “Dotar a las ciudades de sistemas de transporte seguros, confiables, inclusivos, accesibles, con altos estándares de calidad, institucionalmente coordinados, financiera, económica y ambientalmente sostenibles”.

El presente ejemplar constituye un documento de difusión de la Política Nacional de Transporte Urbano, elaborado para facilitar el conocimiento e implementación de las propuestas que comprende esta Política; por ello contiene un resumen del diagnóstico de la problemática del transporte urbano en la mayoría de ciudades principales del país y explicita los objetivos a alcanzar, lineamientos de política para su logro, servicios para satisfacer las necesidades de la población, estándares nacionales de cumplimiento; así como los indicadores para seguimiento y evaluación de la Política.

CAPÍTULO 1

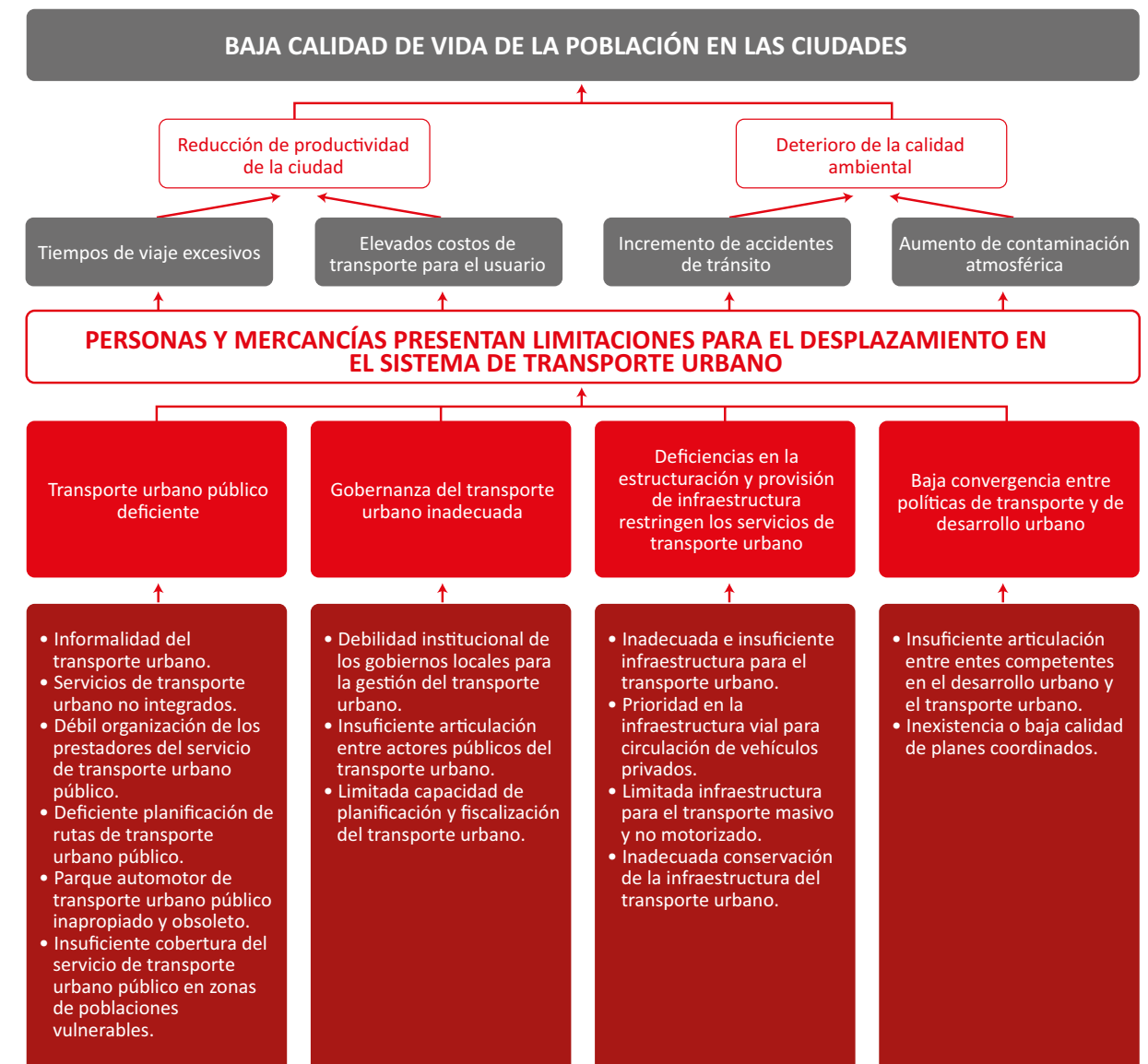
DIAGNÓSTICO



1.1. EL PROBLEMA PÚBLICO

Personas y mercancías presentan limitaciones para el desplazamiento en el sistema de transporte urbano

Gráfico 1. Modelo del problema público



1.2. SITUACIÓN ACTUAL DEL PROBLEMA PÚBLICO

La población del país, en el año 2017, alcanzó los 31.8 millones de habitantes¹, la dinámica poblacional ha tenido una clara tendencia a la urbanización del país en desmedro de la población rural; en la metrópoli Lima-Callao, vive el 32% de los habitantes del país y, considerando las siguientes diez ciudades mayores (Arequipa, Trujillo, Chiclayo, Iquitos, Piura, Cusco, Chimbote, Huancayo, Pucallpa y Tacna), este porcentaje se eleva al 47% de la población total del país.

¹ INEI, Estimaciones y proyecciones de población.

Este crecimiento de las ciudades ha agudizado los problemas del transporte urbano, con servicios de baja calidad, inexistencia de sistemas de transporte público estructurados, proliferación de modos inadecuados de transporte (crecimiento de la motorización individual de autos, taxis y moto taxis), generando graves problemas de congestión, altos niveles de siniestralidad e importantes niveles de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y otros contaminantes, que se traducen en un elevado costo social.

Factores que caracterizan la Problemática del Transporte Urbano

Las deficiencias del transporte urbano son resultado de una conjunción de factores como la falta de planificación integral, baja calidad del transporte público, informalidad generalizada, debilidad en la organización en el sector formal, obsolescencia del parque vehicular que presta el

servicio, limitada fiscalización; inadecuada e insuficiente infraestructura; así como la propia debilidad institucional de los gobiernos locales responsables del transporte público. Por otro lado, la normativa sobre la movilidad urbana no existe y la de transporte urbano requiere revisarse y actualizarse; el tránsito no se gestiona de manera integral y la infraestructura semafórica y señalización son insuficientes.

Esta situación tiene, entre otros, los siguientes efectos: tiempos de viaje excesivos, altas tasas de accidentabilidad, incremento de la contaminación ambiental, elevados costos de transporte, congestión de tránsito, reducción de la productividad de la ciudad y, en resumen, baja calidad de vida de la población urbana.

Tabla 1. Principales efectos del problema de transporte urbano

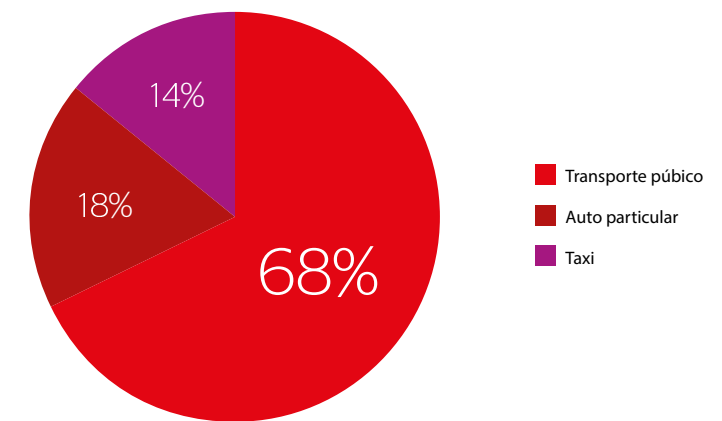
EFFECTOS	DESCRIPCIÓN
 <p>TIEMPOS DE VIAJE EXCESIVOS</p>	<ul style="list-style-type: none"> • EN PIURA: 35.7% de los/as usuarios/as tienen un tiempo de viaje entre 30 minutos y más de dos horas. • EN AREQUIPA: 63% tiene un tiempo promedio de viaje mayor a 30 minutos hasta más de una hora. • EN LIMA: el tiempo diario dedicado al transporte, por el 76% de los/as usuarios/as va desde 30 minutos hasta más de una hora.
 <p>ACCIDENTES DE TRÁNSITO</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Según el International Road Assessment Programme (IRAP), los costos sociales de los accidentes se estiman en el mundo entre 1 y 3% del PBI. • En Perú², la tasa de accidentes se encuentra entre las más altas de las ciudades latinoamericanas; a pesar de ser un país con bajo parque automotor, tiene la mayor tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en la región: 15.9 por cada 100,000 habitantes (Chile (12.3), Colombia (15.6) y Argentina (12.6)). • Este problema se concentra en los cinco departamentos principales del país: Lima, Arequipa, La Libertad, Cusco, Lambayeque y Piura. • Los accidentes se producen en los ámbitos urbanos, en más del 90% de los casos.
 <p>CONTAMINACIÓN POR VEHÍCULOS</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Las emisiones atmosféricas provenientes del parque automotor, al menos en Lima Callao, aportarían más del 50% del material particulado fino (PM2,5) presente en el aire de la ciudad; emisiones que están relacionadas principalmente con la combustión de vehículos de las categorías ómnibus a diésel y de 14 años o más de antigüedad³. • Un estudio realizado por MINAM, en el 2014, en Lima Metropolitana⁴; concluyó que la mortalidad por causa de afecciones respiratorias y cardiovasculares, atribuibles al efecto de las concentraciones de material particulado en la ciudad, se estima en 1,657 muertes al año.

² Programa Presupuestal 0148: Reducción del Tiempo, Inseguridad y Costo Ambiental en el Transporte Urbano – MTC.
³ MINAM (2018). Versión preliminar del Diagnóstico de Gestión de la Calidad del Aire de Lima y Callao. 2018.
⁴ MINAM (2014). Estudio de morbilidad por efectos de la contaminación del aire en la salud de las personas.

1.2.1. TRANSPORTE URBANO PÚBLICO DEFICIENTE

Un dato relevante sobre la movilidad urbana en el Perú es la importancia del transporte público; en el caso de Lima, de los 10 millones de viajes que se generaron en transporte motorizado, el 85% se realizó en vehículos de transporte público (combi, microbús, autobús o automóvil colectivo)⁵. En Arequipa, el 68% de viajes motorizados se realizan por transporte público y el 32% en transporte privado (auto particular y taxi)⁶.

Gráfico 2. Reparto de viajes por modo de transporte – Arequipa

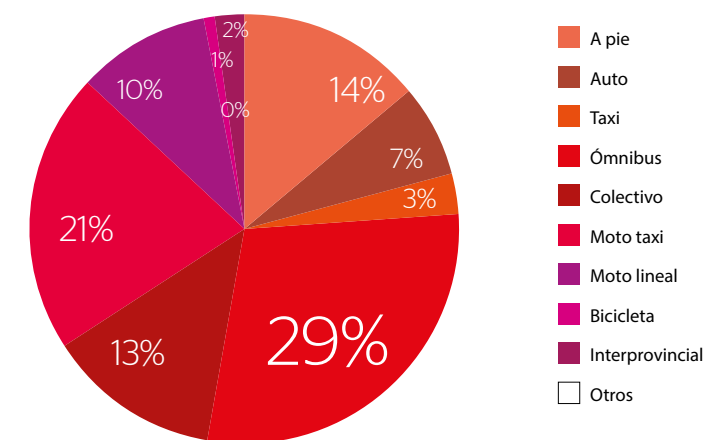


Fuente: Estudio de Preinversión a Nivel de Perfil del Proyecto de Transporte Masivo del Corredor Troncal 1 – Arequipa.

En Piura, el 68% de viajes se realiza por transporte público⁷, siendo los principales modos: ómnibus 29%, moto taxi 21% y colectivo 13%.



Gráfico 3. Reparto de viajes por modo de transporte - Piura



Fuente: Plan Maestro de Movilidad Sostenible de la Provincia de Piura, IDOM, 2018

⁵ Fuente: Observatorio de movilidad urbana, 2009, CAF. Diagnóstico Integrado y Propuesta de Políticas: Transportes y Comunicaciones – Informe Final – Gustavo Guerra-García Picasso, MTC 2017
⁶ Estudio de Preinversión a Nivel de Perfil del Proyecto de Transporte Masivo del Corredor Troncal 1 – Arequipa, elaborado por el Consorcio ARTELIA – INGEROP – TARYET, 2017
⁷ Plan Maestro de Movilidad Sostenible de la Provincia de Piura, IDOM, 2018



El transporte público urbano, en nuestras ciudades, se caracteriza por las bajas velocidades de circulación (menor a 15 km/hora en corredores, en Arequipa varía entre 11 y 19 km/hora⁸, en Piura 16km/hora⁹), poca confiabilidad del servicio, utilización de flota antigua y en mal estado, predominancia de vehículos de baja capacidad, entre otros aspectos, que inciden en la baja la calidad del servicio. Las características generales del transporte público en las principales ciudades del país se resumen en lo siguiente:

- Rutas sobrepuestas y de recorrido largo.
- Predominancia de vehículos de baja capacidad.
- Operación informal del servicio.
- Tarifas negociables, no se considera la depreciación del vehículo.
- Actitud negativa ante las normas de tránsito y su cumplimiento.
- Ausencia o limitados mecanismos de control, coordinación y monitoreo del servicio.
- Régimen laboral informal, en el que choferes y cobradores están fuera de planilla y carecen de beneficios sociales y seguros.
- Se prescinde del planeamiento de las operaciones.
- Se busca asegurar los ingresos sin garantizar la calidad de servicio.
- Trato irreverente del cobrador y chofer.
- Descuido en el mantenimiento y en la limpieza de las unidades.
- Irresponsabilidad ante el usuario y terceros por parte de las empresas.
- Maximización del uso de espacios del vehículo.
- Minimización de costos de operación vehicular.
- Traslado de impactos negativos al mercado.

La encuesta de Percepciones y Opiniones acerca de la ciudad de Lima¹⁰, indica que, en opinión de los usuarios, un 78.3% se encuentra poco o nada satisfecho con el servicio de transporte público de Lima y sólo un 8.8% se encuentra muy satisfecho. A continuación, las causas indirectas relacionadas con el transporte público urbano deficiente.

Informalidad en la prestación del servicio de transporte urbano.

Relacionada al incumplimiento normativo, que tiene dos fenómenos: el más grave se da cuando una empresa opera sin contar con título habilitante (autorización administrativa o concesión) y, por lo tanto, opera ilegalmente (piratería); el otro está relacionado al incumplimiento parcial de las disposiciones legales por parte de las empresas que sí tienen título habilitante. Esto agudiza la problemática definida, al permitir competir con ventaja frente a los servicios formales, promover la sobreoferta de transporte, operar vehículos sin cumplir con las exigencias técnicas y de seguridad, fomentar la guerra del centavo, y no cumplir frecuencias ni rutas definidas.

Servicios de transporte no integrados (física, operacional, tecnológica y tarifaria).

En el sistema público la integración de servicios de transporte no existe, sólo el Metropolitano en Lima tiene integración tarifaria; la oferta actual de servicios de transporte público está constituida por un conjunto de rutas que, al no ser establecidas de manera planificada y estructurada, terminan superponiéndose en su recorrido, ocasionando sobre oferta al concentrarse en determinadas vías o zonas y

limitando el servicio en zonas periféricas (en Lima Callao existen 561 rutas operando, en Arequipa, 246 y, en Trujillo, 73 rutas). La falta de integración de los servicios de transporte urbano afecta la calidad del servicio y genera ineficiencias en la atención de la demanda del transporte masivo, promoviendo el incremento de uso del automóvil privado o de los medios informales.

Débil organización de los prestadores del servicio de transporte urbano formal.

La política de desregulación del transporte público facilitó el ingreso de numerosos operadores, desarrollándose un modelo de afiliación en donde las empresas que obtuvieron rutas asimilaron a propietarios de vehículos para la operación del servicio, manejando sus propios vehículos o contratando a choferes, estas empresas, denominadas “cascarón”, hicieron un negocio por el cobro de afiliación y por la circulación en la ruta. Si bien estas empresas son formales, al estar inscritas en Registros Públicos y en las municipalidades, las relaciones internas que mantienen con los propietarios de vehículos, choferes y cobradores son informales.

Inadecuada planificación de rutas de transporte urbano público.

Los permisos de rutas¹¹, otorgados por las municipalidades, no cumplen, en su gran mayoría, criterios técnicos, ni tampoco planes de rutas, lo que da lugar a superposición entre ellas, originando a la larga que los operadores varíen o alarguen las rutas para conseguir mayor demanda de pasajeros; y por otro lado, existen zonas de las ciudades que no son cubiertas por las rutas establecidas. Esta situación lleva a que, en la práctica, el servicio sea prestado por operadores individuales, generando competencias entre vehículos de la misma empresa u otros en la ruta, en lo que se conoce como la “guerra por el pasajero” o la “guerra del centavo”.

Parque automotor de transporte urbano público inapropiado y obsoleto.

El servicio público de pasajeros es prestado mayoritariamente por unidades vehiculares del tipo microbuses (30 pasajeros) y camioneta rural (11 pasajeros); excepcionalmente se utilizan buses. La antigüedad de la flota se encuentra, en promedio, por encima de 30 años para microbuses y de más de 20 años para camionetas rurales.

1.2.2. GOBERNANZA DEL TRANSPORTE URBANO INADECUADA

La capacidad de gestión del transporte urbano, de competencia de los gobiernos locales, es uno de los principales aspectos que incide en su estado actual, lo que es resultado de:

Debilidad institucional de los gobiernos locales en la gestión del transporte urbano.

Asociada a un ejercicio de funciones de transporte distribuido en diferentes órganos de la institución y a contar con personal de las áreas técnicas no está adecuadamente capacitado y entrenado para ejercer funciones de planificación, regulación, gestión y fiscalización del sistema.

Insuficiente articulación entre actores públicos del transporte urbano.

La intervención de diversas entidades en la planificación y gestión del transporte urbano, genera dificultades para ponerse de acuerdo respecto a temas como la visión compartida del sistema de transporte deseado y adecuado para la ciudad o su planificación integral; igualmente, dificulta una gestión común o coordinada. Esta situación se repite al interior de las municipalidades provinciales, en donde existen unidades orgánicas que se superponen en sus funciones.

Limitada capacidad de planificación y fiscalización del transporte urbano.

En el país, no existen entidades especializadas en transporte y tránsito, lo cual dificulta que las Municipalidades estén en capacidad de administrar el transporte urbano y formular y gestionar proyectos. Asimismo, en las principales ciudades no existen, salvo algunas excepciones, políticas públicas y planes específicos en materia de movilidad y transporte urbano, entre otros instrumentos para la gestión del transporte urbano; y con relación a la fiscalización, los gobiernos locales también presentan limitaciones, como la baja capacidad de hacer efectivo el cumplimiento de las sanciones impuestas; no contar con una adecuada organización ni planeamiento para la fiscalización, reducido personal de inspectores y es limitado el uso de sistemas y dispositivos electrónicos.

⁸ Estudio de Preinversión a Nivel de Perfil del Proyecto de Transporte Masivo del Corredor Troncal 1 – Arequipa, elaborado por el Consorcio ARTELIA – INGEROP – TARYET, 2017

⁹ Plan Maestro de Movilidad Sostenible de la Provincia de Piura, IDOM, 2018

¹⁰ Perúmetro: Encuesta de Opinión Pública - Percepciones y Opiniones Acerca de la Ciudad de Lima, VOX POPULI, 2017.

¹¹ Los permisos de rutas son entregados sin concurso. En el caso de concesiones de rutas, estas son otorgadas a través de un proceso de licitación.

1.2.3. DEFICIENCIAS EN LA ESTRUCTURACIÓN Y PROVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA QUE RESTRINGE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE URBANO

Inadecuada e insuficiente infraestructura para el transporte urbano.

La falta de una adecuada planificación de la infraestructura vial en las ciudades ha originado una malla vial discontinua, limitada en cuanto a vías rápidas y anillos viales; no existe una jerarquización adecuada de las vías, la infraestructura muestra deficiencias en su diseño, con falta de señalización y con mantenimiento precario, los paraderos no existen o no se encuentran bien definidos y los estacionamientos reducen la capacidad de las vías. Una característica común, en las ciudades, es el uso ineficiente del espacio público en los ejes viales, en los cuales circulan unidades pequeñas como camionetas rurales y taxis para el transporte público o, en algunos casos, mototaxis, lo que ocasiona congestión y baja velocidad de circulación.

Prioridad en la infraestructura para circulación de vehículos privados.

En las principales ciudades del Perú está marcada la tendencia a priorizar la construcción de la infraestructura vial urbana para una mayor circulación vehicular, solución que ha resultado insuficiente e inadecuada, dado que induce al incremento de uso del transporte privado, revirtiendo los objetivos originales de su creación y aumentando la congestión y la emisión de contaminantes locales del aire y de GEI en la ciudad.

Limitada infraestructura para el transporte masivo y no motorizado.

El limitado desarrollo de la infraestructura para sistemas masivos de transporte urbano (Metros, BRTs, tranvías, trenes ligeros, corredores de buses, etc.), genera que la población abandone el transporte público y priorice el uso de vehículos privados. Asimismo, el desarrollo en las ciudades de un modelo orientado a la circulación de vehículos motorizados, deja de lado a los peatones y otros modos de transporte alternativos (no motorizados), limitando su acceso a espacios públicos que permitan la circulación en condiciones de comodidad y seguridad, y sin facilidades para la conexión de este tipo de transporte con el transporte motorizado.

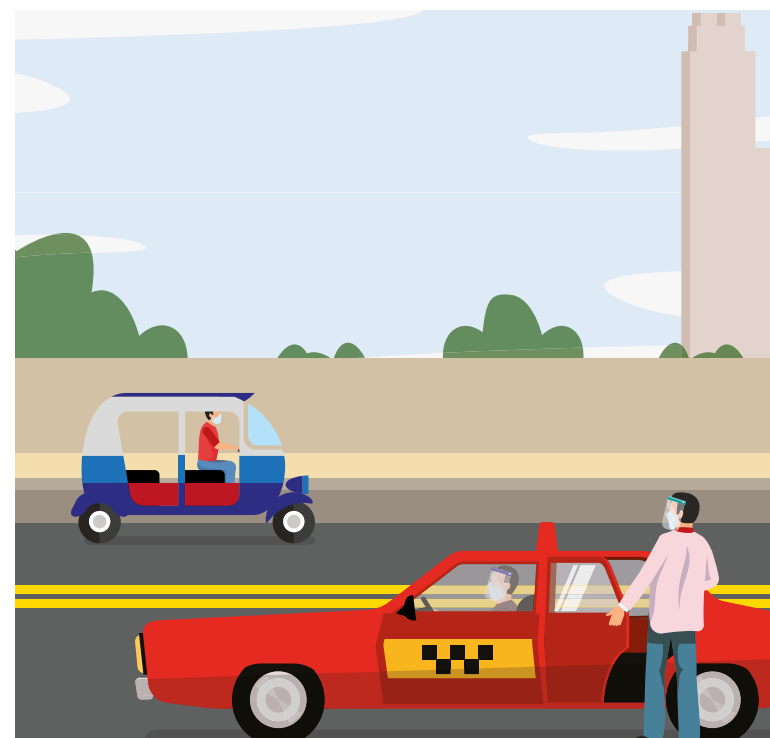
1.2.4. BAJA CONVERGENCIA ENTRE POLÍTICAS DE TRANSPORTE Y DE DESARROLLO URBANO

Insuficiente articulación entre las entidades competentes en el desarrollo urbano y el transporte.

La existencia a nivel nacional de entidades que confluyen, por sus roles rectores sectoriales, en el desarrollo de la ciudad y el transporte urbano y la carencia de mecanismos de articulación establecidos, impactan negativamente en el posterior desarrollo de los sistemas de transporte. La falta de coordinación oportuna entre los sectores y entes competentes para el uso del suelo genera serias restricciones y complicaciones para la implementación de soluciones de transporte adecuadas, obligando a optar por soluciones menos eficientes.

Inexistencia o baja calidad de planes coordinados.

La convergencia de las políticas urbanas y de transporte se verifica en los documentos e instrumentos de las municipalidades provinciales, un reducido número de ciudades cuentan con planes de desarrollo urbano, un número aún menor con planes de movilidad urbana coherentes con planes de desarrollo urbano. Esto explica que haya zonas importantes de las ciudades sin transporte público masivo y en donde sólo se disponga de taxis y mototaxis.



1.3. SITUACIÓN FUTURA DESEADA

1.3.1. TENDENCIAS CON RELACIÓN AL TRANSPORTE URBANO

El documento Perú 2030: Tendencias Globales y Regionales¹², de CEPLAN, contiene las principales tendencias del entorno global y regional que podrían afectar positiva o negativamente en el desarrollo del Perú hacia el 2030

Tabla 2. Tendencias con relación al transporte urbano

TIPO DE TENDENCIA	DESCRIPCIÓN
TENDENCIAS SOCIALES	El uso de transporte urbano eficiente tiene un efecto sobre la calidad de vida de las personas. La urbanización creciente es una tendencia marcada, que presionará por mayores y mejores servicios de transporte urbano.
TENDENCIAS ECONÓMICAS	Mejorar productividad, mejorar conectividad. Transporte urbano ordenado permite el desplazamiento eficaz de las personas y mercaderías.
TENDENCIAS POLÍTICAS	Acorde a las expectativas crecientes de la clase media cuando el Perú mejore su gobernanza pública, aumente la participación y mejore el bienestar de la ciudadanía, gracias a la prestación de servicios de mayor calidad.
TENDENCIAS AMBIENTALES	Un sistema eficiente de transporte urbano debe ayudar a mitigar los gases de efecto invernadero (GEI) y contaminantes locales del aire. La acelerada introducción de vehículos eléctricos e híbridos y las articulaciones intermodales en la prestación de los servicios de transporte urbano contribuirán a mitigar los gases de efecto invernadero (GEI) y los contaminantes locales del aire.
TENDENCIAS TECNOLÓGICAS	La tecnología permite viajes más seguros y eficientes. Cámaras permiten control sobre faltas y registro de incidentes. Las bases de datos pueden permitir un análisis de datos para predecir comportamientos o mejorar la eficiencia. Asimismo, ha generado medios más limpios o unidades más modernas.
TENDENCIAS DE ACTITUDES, VALORES Y ÉTICA	Existe una exigencia de la población de un comportamiento ético, con valores y con actitud positiva. Las reacciones en las redes sociales, al publicarse comportamientos no deseados, muestran una expectativa de conducta ideal por parte de las personas. Aunque no es una medición efectiva, se muestra una tendencia para exigir un mejor comportamiento.



Fuente: Elaboración propia

¹² Perú 2030: Tendencias Globales y Regionales, CEPLAN, 2017.

1.3.2. SITUACIÓN FUTURA DESEADA DEL TRANSPORTE URBANO EN EL PAÍS

En el contexto antes señalado, se plantea la situación futura deseada, hacia la cual se busca avanzar con la implementación de la Política Nacional de Transporte Urbano:

Situación futura deseada

Se aspira que las ciudades cuenten con sistemas de transporte urbano seguros, confiables, inclusivos, accesibles, con altos estándares de calidad, institucionalmente coordinados, sostenibles financiera, económica y ambientalmente, que satisfagan las demandas de adecuado desplazamiento de personas y mercancías.



Además, se prevé que, en la situación futura deseada, el transporte urbano en el país se encuentre alineado con los siguientes principios rectores:

El usuario es la razón de ser del servicio de transporte.

El usuario es el centro de la regulación, estructuración y operación del sistema de transporte urbano.

Servicio público.

El transporte urbano, definido como un servicio público, es un derecho de los usuarios a moverse en condiciones de calidad y seguridad.

Estructuración responsable.

El transporte público constituye el eje estructurador del sistema de transporte urbano de las ciudades.

Sostenibilidad.

El transporte urbano concuerda con la gestión del ambiente y sus componentes, se sustenta en

la integración equilibrada de aspectos sociales, ambientales y económicos, prevé la generación de impactos negativos en el ambiente y promueve el uso de energía limpia y medios alternativos de transporte.

Institucionalidad pública fuerte y con alta capacidad técnica.

El transporte urbano debe contar con una institucionalidad pública fortalecida y con alta capacidad técnica para su planeación, gestión y fiscalización.

Cooperación público-privada.

El transporte urbano implica una conjunción de esfuerzos entre los sectores público y privado, sobre la base de una claridad en sus roles.

Integración.

Los modos de transporte se articulan para facilitar el acceso, la cobertura y la complementariedad del sistema de movilidad urbana.

Compatibilidad con el ordenamiento territorial.

La implementación de sistemas de transporte

urbano responde a las reglas de ordenamiento territorial y de los sistemas de movilidad.

Eficiencia en la gestión del transporte, uso de los recursos y tecnología.

La gestión del transporte urbano se rige por criterios de eficiencia para la consecución de los objetivos, con la utilización racional de los diversos recursos y uso de tecnología moderna.

Inclusión.

El sistema de transporte urbano incorpora a las personas con discapacidad y grupos vulnerables por diferentes causas, asegurando que tengan igualdad de oportunidades en el acceso a los servicios de transporte urbano.

Igualdad y no discriminación.

En el transporte urbano se reconoce la igualdad real y efectiva de todas y todos, valorando la diversidad, con el objetivo de garantizar a la ciudadanía el derecho a moverse sin ningún tipo de discriminación.



1.4. ALTERNATIVA DE SOLUCIÓN SELECCIONADA

Dada la complejidad del problema presentado, la alternativa de solución seleccionada se presenta como un conjunto de propuestas específicas, complementarias, dirigidas a atender cada componente o arista del problema y se estructura con base en el problema público identificado y la situación futura deseada.

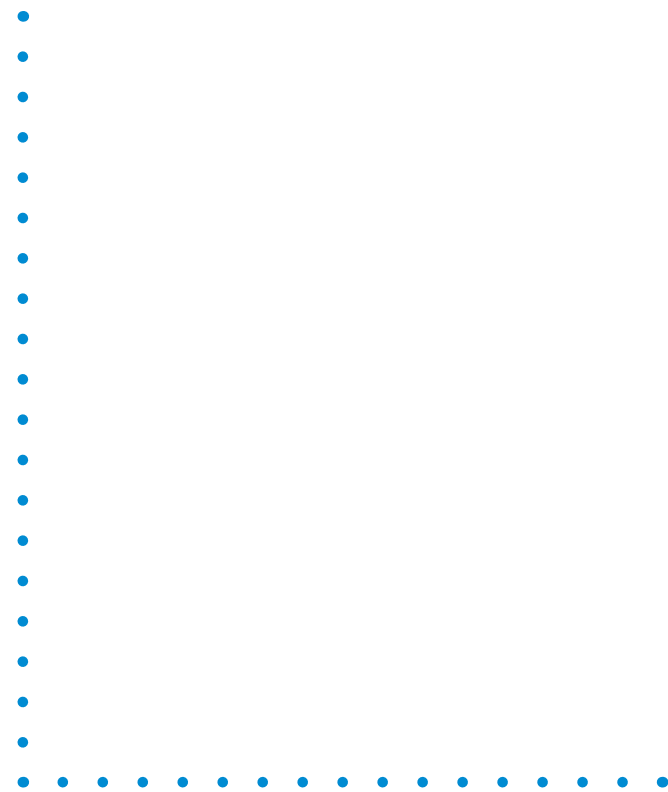
Alternativa de solución seleccionada

Se impulsa la implementación de sistemas integrados de transporte, se prioriza el transporte público, masivo y el no motorizado, los servicios son adecuadamente planificados y operados por prestadores formalizados, se cuenta con una institucionalidad fortalecida que gestiona el transporte urbano, se desarrollan sistemas de BRT (Bus Rapid Transit), BRS (Bus Rapid System) y líneas de metro, se cuenta con infraestructura adecuada, se gestiona de manera integral el tráfico, reducción de accidentes y emisiones de contaminantes locales del aire y de GEI, el sistema de transporte es financiera y ambientalmente sostenible, se concuerda el desarrollo del sistema de transporte y el desarrollo urbano.



CAPÍTULO 2

OBJETIVOS PRIORITARIOS Y LINEAMIENTOS



El objetivo general de la Política Nacional de Transporte Urbano, planteada para un horizonte temporal al año 2030, es el siguiente:

Dotar a las ciudades de sistemas de transporte seguros, confiables, inclusivos, accesibles, con altos estándares de calidad, institucionalmente coordinados, financiera, económica y ambientalmente sostenibles. Se espera: una disminución real de, por lo menos, 30%, en el tiempo dedicado diariamente al transporte por los usuarios; disminución del número de muertes a un nivel de 5 por 100,000 habitantes; y 20% de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero¹³.

Este objetivo general se concretará a través de cuatro (4) objetivos prioritarios y catorce (14) lineamientos de política.

2.1. OBJETIVOS PRIORITARIOS

Gráfico 4. Objetivos prioritarios



¹³ Reducción de emisiones de GEI respecto a las emisiones del transporte urbano proyectados al año 2030.

Tabla 3. Matriz de Objetivos prioritarios de la PNTU

PROBLEMA PÚBLICO Personas y mercancías presentan limitaciones para el desplazamiento en el sistema de transporte		
OBJETIVO PRIORITARIO	LOGRO ESPERADO (*)	RESPONSABLE
OP1. CONTAR CON SISTEMAS DE TRANSPORTE URBANO PÚBLICO EFICACES PARA EL DESPLAZAMIENTO DE LAS PERSONAS	<ul style="list-style-type: none"> Disminuir la tasa de víctimas mortales por accidentes de tránsito. Incrementar la velocidad promedio de viaje en el transporte público. Reducir las emisiones de contaminantes locales del aire y de gases de efecto invernadero, por el cambio en el sistema de transporte urbano de personas. Incrementar la formalización en la prestación del transporte urbano. 	<ul style="list-style-type: none"> Gobiernos locales de principales ciudades. Autoridad de Transporte Urbano (en el caso de Lima).
OP2. MEJORAR LA GOBERNANZA DEL TRANSPORTE URBANO DE PERSONAS Y MERCANCÍAS	<ul style="list-style-type: none"> Mejorar la percepción de los usuarios respecto a la calidad de los servicios de transporte urbano de personas. 	<ul style="list-style-type: none"> Gobiernos locales de principales ciudades. Autoridad de Transporte Urbano (en el caso de Lima).
OP3. DESARROLLAR SERVICIOS DE TRANSPORTE URBANO CON ADECUADA INFRAESTRUCTURA, PARA LOS/AS USUARIOS/AS	<ul style="list-style-type: none"> Mejorar el servicio de transporte urbano público masivo con adecuada infraestructura. Disminuir el índice de asequibilidad. 	<ul style="list-style-type: none"> Gobiernos locales de principales ciudades. Autoridad de Transporte Urbano (en el caso de Lima).
OP4. SATISFACER LAS NECESIDADES DE TRANSPORTE URBANO DE LA POBLACIÓN, EN CONCORDANCIA CON EL DESARROLLO URBANO	<ul style="list-style-type: none"> Incrementar la participación del transporte urbano público, en concordancia con el avance en el desarrollo urbano. 	<ul style="list-style-type: none"> Gobiernos locales de principales ciudades. Autoridad de Transporte Urbano (en el caso de Lima).

(*) Las metas de los logros esperados se estimarán a partir del levantamiento de la información de Línea de Base, conforme al cronograma establecido para la construcción de indicadores.



2.2. LINEAMIENTOS DE POLÍTICA

Tabla 4. Matriz de objetivos prioritarios y lineamientos de política

OBJETIVOS PRIORITARIOS	LINEAMIENTOS
OP1. CONTAR CON SISTEMAS DE TRANSPORTE URBANO PÚBLICO EFICACES PARA EL DESPLAZAMIENTO DE LAS PERSONAS	<ol style="list-style-type: none"> Priorizar el transporte público y los modos alternativos, sobre el transporte particular, en beneficio de los/as usuarios/as y ciudadanía en general. Desarrollar sistemas integrados de transporte urbano, social y ambientalmente sostenibles, bajo el concepto de multimodalidad de los desplazamientos, en las ciudades. Garantizar el proceso de formalización y modernización de la institucionalidad del sector privado prestador del servicio de transporte urbano. Desarrollar servicios de transporte urbano público eficientes, eficaces, seguros, confiables, inclusivos, accesibles y de calidad. Propender que el sistema de transporte urbano sea financieramente sostenible y económicamente rentable, en las ciudades.
OP2. MEJORAR LA GOBERNANZA DEL TRANSPORTE URBANO DE PERSONAS Y MERCANCÍAS	<ol style="list-style-type: none"> Desarrollar una institucionalidad pública fuerte, con reglas de buen gobierno y alta capacidad técnica, para la gestión del transporte urbano. Establecer mecanismos de coordinación institucional con las entidades que intervienen en el ámbito urbano. Gestionar el sistema de transporte urbano sustentado en una efectiva coordinación de las funciones de planeación, regulación, operación, seguimiento y control. Gestionar el transporte urbano de mercancías de manera coherente y concordante con la operación del sistema de transporte urbano de personas. Implementar centros de gestión integrada de tráfico en las ciudades que se justifique.
OP3. DESARROLLAR SERVICIOS DE TRANSPORTE URBANO CON ADECUADA INFRAESTRUCTURA, PARA LOS/AS USUARIOS/AS	<ol style="list-style-type: none"> Desarrollar la infraestructura de transporte en función de las necesidades del sistema de transporte urbano y en concordancia con la política de movilidad urbana, en la ciudad. Mantener en condiciones adecuadas la infraestructura para el transporte urbano y desarrollar infraestructura para transporte no motorizado.
OP4. SATISFACER LAS NECESIDADES DE TRANSPORTE URBANO DE LA POBLACIÓN, EN CONCORDANCIA CON EL DESARROLLO URBANO	<ol style="list-style-type: none"> Armonizar el sistema de transporte urbano con el ordenamiento territorial y las políticas de movilidad, en la ciudad. Promover la calidad del espacio público asociado a la operación del sistema de transporte de la ciudad, en beneficio de la población.

2.2.1. LINEAMIENTOS DE POLÍTICA DEL OBJETIVO PRIORITARIO 1

OP1. CONTAR CON SISTEMAS DE TRANSPORTE URBANO PÚBLICO EFICACES PARA EL DESPLAZAMIENTO DE LAS PERSONAS

1.1 Priorizar el transporte público y los modos alternativos, sobre el transporte particular, en beneficio de los/as usuarios/as y ciudadanía en general.

- El sistema de transporte de cada ciudad priorizará el transporte público (masivo, colectivo, compartido) y los modos alternativos de transporte no motorizado (peatonal y bicicletas) sobre el transporte particular. Se desincentivará el uso ineficiente del automóvil en zonas urbanas, ofertando a los/as usuarios/as alternativas para utilizar servicios de transporte público urbano en condiciones de calidad, seguridad y oportunidad.
- Los sistemas de transporte considerarán y facilitarán la integración del transporte no motorizado (peatones y bicicletas), dadas sus ventajas económicas, ambientales, sociales, de salud pública y bienestar. El manejo logístico de la carga, el transporte público individual (taxis) y el transporte particular en las ciudades deberá ser coherente y concordante con la operación del sistema de transporte urbano de personas.
- El transporte público será entendido como un servicio público cuya planeación, coordinación, control y vigilancia es responsabilidad de los gobiernos locales, la cual podrá ser ejercida a través de una autoridad de transporte local, quien deberá garantizar la debida operación del sistema.
- El sistema de transporte de la ciudad implementará y consolidará una cultura de transporte público, sobre el principio que el/la usuario/a es sujeto de derechos, pero también de deberes y responsabilidades frente a los/as demás usuarios/as, prestadores del servicio y las autoridades.

1.2 Desarrollar sistemas integrados de transporte urbano, social y ambientalmente sostenibles, bajo el concepto de multimodalidad de los desplazamientos, en las ciudades.

- El sistema de transporte urbano brindará accesibilidad y cobertura de servicio para el 100% de la población de la ciudad. Contribuirá a mejorar la competitividad y productividad de la ciudad, optimizando la red de servicios y los viajes de los/as usuarios/as y propiciando el menor costo de transacción (costos asociados a deficiencias de calidad del servicio, de infraestructura, de gestión y de transferencia entre modos). Deberá considerar y aprovechar las condiciones productivas, geográficas y naturales de su territorio. Potenciará los modos existentes (previa verificación de su eficiencia a través de estudios técnicos que así lo demuestren) y trabajará bajo el concepto de multimodalidad de los desplazamientos.
- El sistema de transporte propenderá e incentivará el uso de combustibles y tecnologías limpias y bajas en carbono en la operación de los vehículos, con la finalidad de disminuir la contaminación ambiental y luchar contra el cambio climático, especialmente con la reducción de GEI y contaminantes locales del aire. Establecerá condiciones de operación que minimicen impactos ambientales en materia de ruido, contaminación atmosférica, contaminación visual y uso sostenible de recursos naturales.
- El sistema de transporte de cada ciudad deberá ser ambientalmente sostenible, social y, en lo posible, económicamente rentable, considerando todos los costos, externalidades y beneficios sociales, ambientales, de salud y seguridad pública.
- En los planes y programas vinculados con el desarrollo del transporte en las ciudades, se considerará la evaluación ambiental estratégica (EAE), durante su formulación e implementación, de acuerdo con la normativa correspondiente.
- Los sistemas de transporte urbano deberán ser bajos en emisiones de GEI y contribuirán en el cumplimiento de acuerdos internacionales para un futuro climático seguro, con una infraestructura que genera bajos impactos ambientales. Establecerá condiciones de operatividad que logren una gestión sostenible del servicio. En la actividad del transporte urbano se fomentará, además del uso de vehículos con alta eficiencia energética y baja contaminación ambiental, la renovación del parque vehicular hacia tecnologías más modernas y eficientes.

1.3 Garantizar el proceso de formalización y modernización de la institucionalidad del sector privado prestador del servicio de transporte urbano.

- El sistema de transporte de cada ciudad deberá garantizar la formalización y modernización de la institucionalidad del sector privado prestador del servicio de transporte público, en busca de la eficiencia y el cumplimiento de estándares de calidad en la prestación del servicio.
- La participación privada en los sistemas de transporte urbano debe fortalecerse, facilitarse e incentivarse la competencia, dentro de condiciones de sostenibilidad financiera para los operadores privados, aclarando que su rol es operativo y de prestación de servicios bajo la planificación, regulación y control del gobierno local.

1.4 Desarrollar servicios de transporte urbano público eficientes, eficaces, seguros, confiables, inclusivos, accesibles y de calidad.

- Los sistemas de transporte urbano de pasajeros deberán ser adecuadamente planificados, diseñados, implementados y operados de manera eficiente y eficaz, como un servicio público en atención a las demandas de la población y las actividades socioeconómicas de la ciudad.
- Se asegurará las condiciones necesarias para que las personas puedan acceder a los servicios de transporte urbano público, considerando entre otros la suficiente cobertura del servicio en zonas de poblaciones vulnerables, el costo del transporte para los/as usuarios/as con relación a la calidad del servicio de transporte. Se deberá garantizar el acceso al sistema por parte de la población en condiciones de movilidad reducida; para tal efecto, la estructuración de cada sistema considerará esquemas de transporte preferente o mecanismos de inclusión en las tecnologías de los vehículos.
- Se garantizará que el parque vehicular responda a las necesidades de movilización de la población, incluyendo las personas con discapacidad, personas adultas mayores, en condiciones de operación óptimas y que sea concordante con las especificaciones ambientales correspondientes.
- Se deberán dictar normas de obligatorio cumplimiento por los operadores de los servicios de transporte, para prevenir el acoso y violencia contra los niños, niñas y adolescentes, especialmente contra las mujeres; asimismo, se deberán implementar mecanismos de fiscalización que aseguren la aplicación de sanciones por su incumplimiento.

1.5 Propender que el sistema de transporte urbano sea financieramente sostenible y económicamente rentable, en las ciudades.

- El sistema de transporte de la ciudad deberá ser financieramente sostenible, con transparencia en su programa de financiamiento, plan de gestión de los recursos, el origen de la inversión y el plan de operación. Lo anterior no debe ser entendido como auto sostenibilidad de la operación de transporte, pues el sistema podrá contar con subsidios y apoyos financieros de fuentes diferentes al pago de la tarifa del/de la usuario/a, los cuales deben formar parte del plan financiero.
- En la definición de la tarifa de los sistemas de transporte de las ciudades, se deberá tener en cuenta dos aspectos: (i) para efectos de la tarifa al/ a la usuario/a, el criterio fundamental debe ser la capacidad de pago de éstos y (ii) para efectos de la tarifa de remuneración, el criterio fundamental será el de remunerar adecuadamente las inversiones realizadas por los operadores privados, bajo un esquema de incentivos a la calidad en la prestación del servicio. En caso de existir diferencias entre la tarifa de remuneración y la tarifa al usuario, éstas deben cubrirse con fondos públicos del gobierno local, en lo posible provenientes de fuentes relacionadas con el desincentivo al uso ineficiente del vehículo particular.
- El diseño de tarifas podrá estar abierto a la implementación de tarifas para grupos poblacionales específicos o vulnerables, siempre y cuando se asegure una fuente presupuestal para tal efecto y no se ponga en riesgo la sostenibilidad financiera del sistema.
- Los sistemas de transporte considerarán, como fuentes alternativas, mecanismos de financiación pública (impuestos, cobros por congestión, cobros por estacionamientos, valorización, plusvalía u otros mecanismos de captura de valor) y criterios para la participación del sector privado en el desarrollo de la infraestructura y operación del sistema.
- El gobierno nacional apoyará a las ciudades en la estructuración de sistemas de transporte que respondan a la planificación urbana, a las necesidades de movilidad de la población y que cumplan con los requisitos mínimos necesarios para la cofinanciación.

2.2.2. LINEAMIENTOS DE POLÍTICA DEL OBJETIVO PRIORITARIO 2

OP2. ➔

MEJORAR LA GOBERNANZA DEL TRANSPORTE URBANO DE PERSONAS Y MERCANCÍAS

2.1. Desarrollar una institucionalidad pública fuerte, con reglas de buen gobierno y alta capacidad técnica, para la gestión del transporte urbano.

- El sistema de transporte de la ciudad deberá sostenerse en una institucionalidad pública fuerte, con reglas de buen gobierno y con alta capacidad técnica en las entidades que forman parte de la gestión, de tal manera que se garantice la sostenibilidad y gobernabilidad futura del sistema.

2.2. Establecer mecanismos de coordinación institucional con las entidades que intervienen en el ámbito urbano.

- La autoridad del sistema de transporte establecerá mecanismos de coordinación institucional tanto, al interior de la ciudad, con las entidades responsables del tránsito y transporte, espacio público, construcción de infraestructura, medio ambiente, planeación urbana, finanzas públicas, etc., así como, con las autoridades regionales y nacionales competentes.
- Las diferentes autoridades (nacionales y locales) que forman parte del sector transporte y que realicen estudios o actividades relacionadas con sistemas de transporte urbano deberán coordinar, articular y armonizar sus equipos de trabajo.
- El sistema de transporte urbano propiciará espacios de participación de la ciudadanía en las distintas fases de implementación, a través de una adecuada y completa divulgación de proyectos, que facilite la intervención de la comunidad. La formulación, evaluación y seguimiento de los sistemas de transporte considerará la participación de la comunidad.

2.3. Gestionar el sistema de transporte urbano sustentado en una efectiva coordinación de las funciones de planeación, regulación, operación, seguimiento y control.

- Las autoridades competentes a nivel nacional y local deberán tener en cuenta los principios, lineamientos, objetivos y estrategias contenidos en los documentos de política pública sectorial en materia de transporte urbano, para la expedición de normas y la regulación del servicio. Los gobiernos locales expedirán normas que permitan desarrollar la política nacional de transporte urbano adecuada a su realidad, pero no modificarla.

2.4. Gestionar el transporte urbano de mercancías de manera coherente y concordante con la operación del sistema de transporte urbano de personas.

- El manejo logístico de la carga en las ciudades deberá realizarse a partir de las definiciones y propuestas del sistema de transporte urbano de personas. El transporte de mercancías contribuirá a mejorar la competitividad y productividad de la ciudad, optimizando los viajes de los/as usuarios/as de este transporte. Se garantizará, igualmente, que el parque vehicular de carga responda a las necesidades de movilización en condiciones de operación adecuadas y que sea concordante con las especificaciones ambientales correspondientes.
- En el marco de la política de movilidad, las ciudades deben considerar y estructurar esquemas que garanticen coherencia entre el sistema de transporte urbano de personas y otros modos como el transporte de carga; considerando la operación, de esta manera, como una gestión ordenada y concordante con las necesidades de la logística de la ciudad, especialmente con el funcionamiento del sistema de transporte, como mínimo en aspectos de utilización de vías prioritarias, horarios de circulación, de operaciones de carga y descarga y estacionamientos autorizados.

2.5. Implementar centros de gestión integrada de tráfico en las ciudades que se justifique.

- La complejidad del sistema de transporte urbano y las demandas de los usuarios por servicios de calidad, así como la reducción de las externalidades que genera, exigen una mayor eficiencia del sistema de transporte y la gestión del tránsito, para lo cual es necesaria la utilización intensiva de los sistemas inteligentes de transporte (ITS).
- Como parte del desarrollo de sistemas integrados de transporte en las principales ciudades del país, será necesario implementar proyectos de ITS; es recomendable que estos proyectos se ejecuten por etapas, iniciando con el centro de gestión de tráfico.
- A efectos de avanzar en materia de ITS, será necesario el desarrollo de la legislación correspondiente para el país, que proporcione la base legal para institucionalizar la gestión de los ITS y la base técnica para la elaboración e implementación de planes, la promoción de proyectos, normalización y gestión de la seguridad de los ITS, entre otros.
- El uso de ITS permite su aplicación en sistemas de información / gestión de autobuses, gestión y control automático de tránsito, pago electrónico de servicios de transporte (sistemas de recaudo), control electrónico de peajes, control semafórico, información a los/as usuarios/as, pesaje en movimiento, gestión de ciclo de vida de vehículos, entre otros. Se pueden integrar con sistemas de seguridad ciudadana, emergencias, accidentes, etc.

2.2.3. LINEAMIENTOS DE POLÍTICA DEL OBJETIVO PRIORITARIO 3

OP3. ➔

DESARROLLAR SERVICIOS DE TRANSPORTE URBANO CON ADECUADA INFRAESTRUCTURA, PARA LOS/AS USUARIOS/AS

3.1. Desarrollar la infraestructura de transporte en función de las necesidades del sistema de transporte urbano y en concordancia con la política de movilidad urbana, en la ciudad.

- El crecimiento de la infraestructura de transporte deberá responder a las necesidades del sistema de transporte y no como un fin en sí mismo, ni como un mecanismo que incentive el crecimiento del uso del automóvil particular.
- La infraestructura de los sistemas de transporte deberá ser concordante con la política pública en materia de movilidad urbana y considerar los estándares, requisitos y reglas definidas por el ente rector de dicha política.
- Se deberá promover el desarrollo de infraestructura para el uso directo del peatón, como factor obligatorio y complementario de las alternativas de transporte urbano.

3.2. Mantener en condiciones adecuadas la infraestructura para el transporte urbano y desarrollar infraestructura para transporte no motorizado.

- La infraestructura de transporte deberá mantenerse en buenas condiciones, en especial las vías, de modo que permita un adecuado funcionamiento del sistema de transporte urbano. El mantenimiento o conservación de la infraestructura debe considerarse como factor fundamental en la sostenibilidad de un proyecto y, por tanto, ser un componente de este. Los recursos necesarios para el mantenimiento de la infraestructura de transporte urbano deben ser considerados adecuadamente en los presupuestos de los gobiernos locales.
- Los sistemas de transporte considerarán y facilitarán la integración del transporte no motorizado (peatones y bicicletas) para que éstos incrementen su participación en el número de viajes, dadas sus ventajas económicas, ambientales, sociales, de salud pública y bienestar. Los proyectos de infraestructura de transporte urbano deberán considerar soluciones para el transporte no motorizado.

2.2.4. LINEAMIENTOS DE POLÍTICA DEL OBJETIVO PRIORITARIO 4

OP4. ➔

SATISFACER LAS NECESIDADES DE TRANSPORTE URBANO DE LA POBLACIÓN, EN CONCORDANCIA CON EL DESARROLLO URBANO

4.1. Armonizar el sistema de transporte urbano con el ordenamiento territorial y las políticas de movilidad, en la ciudad.

- El sistema de transporte de la ciudad promoverá la calidad del espacio público asociado a su operación (paraderos, señalética, señales de tránsito, intercambiadores modales), buscando que sus componentes puedan ser estandarizados, normalizados, reproducidos, y utilizados, reconociendo las particularidades locales, e incorporando el uso de la o las lenguas indígenas u originarias predominantes del distrito, provincia o departamento. Propiciará la movilidad local involucrando y articulando las diferentes escalas urbanas (barrio, localidad, sector, etc.), a partir de infraestructura apropiada, y contribuirá al incremento del área y mejoramiento de la calidad del espacio público peatonal.
- Los sistemas de transporte considerarán prioritariamente los procesos de conurbación, de expansión urbana y de creación y reasentamiento de centros poblados, en la planeación y operación de los servicios de transporte urbano.
- El sistema de transporte de la ciudad deberá articularse con el transporte de ámbito regional y nacional, cuando sea el caso.
- A través de un proceso gradual y una vez se logre la cobertura integral de la ciudad, los sistemas de transporte urbano deberán considerar la perspectiva regional, mejorando la accesibilidad y conectividad de la ciudad con el resto del país y el exterior. Para este fin, en la estructuración del sistema se deberá considerar esta gradualidad, de tal forma que la implementación no colisione con este objetivo.
- Las propuestas de accesibilidad y conectividad regional del sistema de transporte considerarán: las ciudades aledañas con las que se relaciona el sistema de transporte, la región en la cual se encuentra la ciudad, el ámbito nacional y el ámbito internacional (conexión con puertos y aeropuertos).

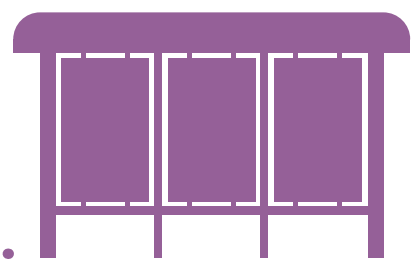
4.2. Promover la calidad del espacio público asociado a la operación del sistema de transporte de la ciudad, en beneficio de la población.

- El sistema de transporte de la ciudad se potenciará a partir del aprovechamiento de instrumentos de gestión de suelo para garantizar su disponibilidad en la implementación de proyectos y la distribución equitativa de cargas y beneficios.



CAPÍTULO 3

PROVISIÓN DE SERVICIOS Y ESTÁNDARES



3.1. PROVISIÓN DE SERVICIOS

A continuación, se presentan los servicios de transporte urbano orientados a satisfacer las necesidades de la población¹⁴ objetivo de la política nacional de transporte urbano (PNTU).

Tabla 6. Provisión de servicios en materia de transporte urbano

OBJETIVOS PRIORITARIOS	LINEAMIENTOS	SERVICIOS
OP1. CONTAR CON SISTEMAS DE TRANSPORTE URBANO PÚBLICO EFICACES PARA EL DESPLAZAMIENTO DE LAS PERSONAS	1.1 Priorizar el transporte público y los modos alternativos, sobre el transporte particular, en beneficio de los/as usuarios/as y ciudadanía en general.	1.1.1 Servicios de transporte urbano público masivo y convencional.
	1.2 Desarrollar sistemas integrados de transporte urbano, social y ambientalmente sostenibles, bajo el concepto de multimodalidad de los desplazamientos, en las ciudades.	1.2.1 Servicios de transporte urbano integrados física, tecnológica y tarifariamente. 1.2.2 Servicios de transporte urbano ambientalmente sostenibles 1.2.3 Sistema de recaudo integrado.
	1.3 Garantizar el proceso de formalización y modernización de la institucionalidad del sector privado prestador del servicio de transporte urbano.	1.3.1 Asistencia técnica para la formalización y modernización de la institucionalidad del sector privado prestador del servicio de transporte urbano.
	1.4 Desarrollar servicios de transporte urbano público eficientes, eficaces, seguros, confiables, inclusivos, accesibles y de calidad.	1.4.1 Servicios de transporte urbano público adecuadamente planificados, prestados por operadores, con arreglo a la normativa vigente. 1.4.2 Servicios de transporte urbano público que garanticen las necesidades de movilidad de las personas con discapacidad, personas adultas mayores y la seguridad de mujeres, niñas, niños y adolescentes. 1.4.3 Fiscalización eficiente de los servicios de transporte urbano público.
	1.5 Propender que el sistema de transporte urbano sea financieramente sostenible y económicamente rentable, en las ciudades.	No corresponden servicios.

¹⁴ Un servicio se refiere a la prestación intangible, única, no almacenable y no transportable que se entrega a un/a usuario/a externo/a a la entidad proveedora (Guía de Políticas Nacionales – Modificada por Resolución de Presidencia del Consejo Directivo N° 00057-2018/CEPLAN/PCD)

OBJETIVOS PRIORITARIOS	LINEAMIENTOS	SERVICIOS
OP2. MEJORAR LA GOBERNANZA DEL TRANSPORTE URBANO DE PERSONAS Y MERCANCÍAS	2.1 Desarrollar una institucionalidad pública fuerte, con reglas de buen gobierno y alta capacidad técnica, para la gestión del transporte urbano.	2.1.1 Programas de fortalecimiento de capacidades de gobiernos locales, para la gestión del transporte urbano
	2.2 Establecer mecanismos de coordinación institucional con las entidades que intervienen en el ámbito urbano.	No corresponden servicios.
	2.3 Gestionar el sistema de transporte urbano sustentado en una efectiva coordinación de las funciones de planeación, regulación, operación, seguimiento y control.	No corresponden servicios.
	2.4: Gestionar el transporte urbano de mercancías, de manera coherente y concordante con la operación del sistema de transporte urbano de personas.	2.4.1 Servicios de transporte urbano público de mercancías
	2.5 Implementar centros de gestión integrada de tráfico en las ciudades que se justifique.	2.5.1 Gestión eficiente del tránsito urbano
OP3. DESARROLLAR SERVICIOS DE TRANSPORTE URBANO CON ADECUADA INFRAESTRUCTURA, PARA LOS/AS USUARIOS/AS	3.1 Desarrollar la infraestructura de transporte en función de las necesidades del sistema de transporte urbano y en concordancia con la política de movilidad urbana, en la ciudad.	No corresponden servicios.
	3.2 Mantener en condiciones adecuadas la infraestructura para el transporte urbano y desarrollar infraestructura para transporte no motorizado.	3.2.1 Servicios de transporte urbano con infraestructura adecuada.
OP4. SATISFACER LAS NECESIDADES DE TRANSPORTE URBANO DE LA POBLACIÓN, EN CONCORDANCIA CON EL DESARROLLO URBANO	4.1 Armonizar el sistema de transporte urbano con el ordenamiento territorial y las políticas de movilidad, en la ciudad.	4.1.1 Planeamiento de transporte urbano concordante con el desarrollo urbano.
	4.2 Promover la calidad del espacio público asociado a la operación del sistema de transporte de la ciudad, en beneficio de la población.	No corresponden servicios.

3.2. ESTÁNDARES DE CUMPLIMIENTO

Se presentan, a continuación, los estándares de cumplimiento de los servicios.

Accesibilidad geográfica.

Mide cuál es la cobertura geográfica y el alcance del transporte urbano en las ciudades.

considerando prioritariamente las características geográficas, ambientales, sociales, económicas, lingüísticas y culturales.

Accesibilidad.

Asegura el acceso de las personas con discapacidad a los medios de transporte, tanto en zonas urbanas como rurales.

Sostenibilidad ambiental.

Asegura que el transporte urbano se genere sin mayor impacto ambiental y sin poner en riesgo los recursos naturales, propiciando la reducción de GEI y contaminantes locales del aire.

Asequibilidad.

Garantiza una oferta de servicios de transporte urbano público, suficiente y asequible a todas las personas, para asegurar la atención de sus demandas de movilización, con servicios seguros, de calidad y a costos razonables.

Eficacia.

Asegura que la calidad del transporte urbano se genere bajo condiciones adecuadas, que cumpla con requisitos mínimos como tiempo, costo, comodidad, accesibilidad, que sea amable con el medio ambiente, orientado al/a la usuario(a)/ prestador(a), (según corresponda) y seguro.

Eficiencia.

Genera mayor valor público a través de un uso racional de los recursos con los que se cuenta, buscando proveer de transporte público a la ciudadanía y a las organizaciones lo que necesitan, al menor costo posible, con un estándar de calidad adecuado.

Inclusión.

Incorpora a las personas con capacidades físicas limitadas y grupos vulnerables, buscando asegurar, en todas sus acciones, que toda la ciudadanía tenga igualdad de oportunidades en el acceso a los servicios de transporte urbano.

Oportunidad.

Asegura que las acciones relacionadas con la prestación de los servicios de transporte urbano público sean realizadas por las diversas entidades y actores responsables de su ejecución, de acuerdo con las exigencias de la demanda, en la oportunidad que se requiera.

Pertinencia.

Asegura la adaptabilidad y flexibilidad de los sistemas de transporte urbano, para ofrecer servicios de transporte urbano público que respondan a las diversas necesidades de movilización de las personas y la mercadería,

GLOSARIO

- ÁMBITO URBANO** ➤ Espacio que comprende las áreas urbanas.
- ÁREA URBANA** ➤ Área ubicada dentro de una jurisdicción municipal destinada a usos urbanos. Está constituida por áreas ocupadas, con asignación de usos, actividades, con dotación de servicios o instalaciones urbanas; así como, por áreas ocupadas con un proceso de urbanización incompleto¹⁵.
- CIUDAD** ➤ Centro poblado urbano con una población mayor a 5,000 habitantes. Cumple una función urbana en la organización del territorio y posee servicios básicos y equipamiento urbano de educación, salud, recreación, así como espacios destinados a la vivienda, actividades comerciales, industriales o de servicios¹⁶. Para efecto de la presente política nacional de transporte urbano se considera a las ciudades con población mayor a 100,000 habitantes.
- CONURBACIÓN O ÁREA URBANA CONTINUA** ➤ Espacio territorial constituido por dos (2) ciudades o áreas urbanas pertenecientes a provincias contiguas que, por su crecimiento, han llegado a conformar una continuidad urbana.
- DESPLAZAMIENTO** ➤ Traslado o movimiento de un lugar a otro; en este caso, se entiende como traslado en el ámbito urbano.
- DESPLAZAMIENTO LIMITADO** ➤ Se considera desplazamiento limitado en el área urbana si el traslado no cumple con los atributos de: (i) seguridad, (ii) tiempo coherente con las distancias, (iii) comodidad, (iv) atención cordial en el servicio, (v) costo razonable, (vi) impacto ambiental mínimo y (vi) con información clara y oportuna para el usuario.
- DISCRIMINACIÓN ÉTNICO - RACIAL** ➤ Trato diferenciado, excluyente o restrictivo, basado en el origen étnico-cultural y/o las características físicas de las personas, que tenga como objetivo o por resultado anular o menoscabar el reconocimiento, goce o ejercicio de los derechos y libertades fundamentales de las personas, en la esfera política, económica, social y cultural.
- ENFOQUE INTERCULTURAL** ➤ Valorización e incorporación por parte del Estado, de las diferentes visiones culturales, concepciones de bienestar y desarrollo de los diferentes grupos étnico-culturales, para la generación de servicios con pertinencia cultural, la promoción de una ciudadanía intercultural basada en el diálogo y la atención diferenciada a los pueblos indígenas y la población afroperuana.
- EQUIPAMIENTO URBANO** ➤ Conjunto de edificaciones y espacios, predominantemente de uso público, utilizados para prestar servicios públicos a las personas en los centros poblados y útil para desarrollar actividades humanas complementarias a las de habitación y trabajo. Incluye las zonas de recreación pública, los usos especiales y los servicios públicos complementarios¹⁷.
- ESPACIO PÚBLICO** ➤ Espacios libres de edificaciones, dentro o en el entorno inmediato de los centros poblados, que permiten su estructuración y articulación, la movilidad de las personas y mercancías, la integración e interacción social, la recreación de las

personas, la facilitación del tendido de redes de servicios de infraestructura y, la regulación de los factores medioambientales.

El espacio público de la ciudad lo constituyen: las áreas requeridas para la circulación peatonal y vehicular; las áreas para la recreación pública, activa o pasiva, las áreas para la seguridad y tranquilidad ciudadana; las fuentes de agua, los parques, las plazas, los jardines y similares.

GESTIÓN DE TRÁNSITO

- Actividades de monitoreo y control en la circulación, de la asistencia e información a los/as usuarios/as de la vía y centralización de los datos e información generados por sus componentes tecnológicos (equipos y sistemas de información)¹⁸.

INFRAESTRUCTURA SEMAFÓRICA

- Red integrada de despliegue de aquellos dispositivos operados eléctricamente, mediante los cuales se regula la circulación de vehículos y peatones, por medio de luces de color rojo, ámbar o amarilla y verde¹⁹.

INFRAESTRUCTURA VIAL PÚBLICA

- Todo camino, arteria, calle o vía férrea, incluidas sus obras complementarias, de carácter rural o urbano, de dominio y uso público²⁰.

MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

- Conjunto de estrategias y medidas planificadas destinadas a recuperar la calidad del espacio urbano y mejorar el desplazamiento de personas y mercancías (logística urbana), favoreciendo los modelos de transporte que menos recursos naturales consumen y menos costos ambientales provocan.

PARQUE AUTOMOTOR

- El número total de vehículos automotores existentes en una determinada área.

SERVICIO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN GENERAL

- Modalidad del servicio de transporte público de mercancías o carga en general, bajo cualquier modalidad²¹.

SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE

- Actividad económica realizada por una persona natural o jurídica, debidamente autorizada, cuyo fin primordial es la satisfacción de la necesidad de traslado por vía terrestre de personas o mercancías, conforme a lo regulado en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte²².

SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO

- Por extensión de la definición anterior, es el servicio de transporte terrestre que se realiza en el ámbito urbano.

SERVICIOS PÚBLICOS CON PERTINENCIA CULTURAL

- Servicios que incorporan el enfoque intercultural en su gestión y su prestación; se ofrecen tomando en cuenta las características culturales particulares de los grupos de población de las localidades en donde se interviene y se brinda atención.

SISTEMA DE TRANSPORTE

- Conjunto de medios (infraestructura, vehículos, sistemas operativos, etc.), principios y reglas que permiten el desplazamiento de personas y mercancías en un área urbana o área urbana continua²³. En este caso se entiende como sistema de transporte urbano.

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE

- Sistema de transporte público de personas compuesto por las distintas clases o modalidades del servicio de transporte reconocidas en la normatividad vigente, que cuenta con integración física, operacional y tarifaria, así como de medios de pago²⁴.

¹⁸ Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao.

¹⁹ Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC.

²⁰ Glosario de términos de uso frecuente en proyectos de infraestructura vial Aprobado por la Resolución Ministerial N° 660-2008-MTC/02.

²¹ Ibid.

²² Reglamento Nacional de Administración del Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, modificado por el Decreto Supremo N° 005-2016-MTC.

²³ Adaptado de la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao y la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

²⁴ Ley N° 30900, Ley que Crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).

¹⁵ Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sostenible, aprobado por Decreto supremo N° 022-2016-VIVIENDA

¹⁶ Ibid.

¹⁷ Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sostenible, aprobado por Decreto Supremo N° 022-2016 MVCS

TRÁNSITO
(URBANO)

➤ Conjunto de desplazamientos de personas y vehículos en las vías urbanas, que obedecen a las reglas determinadas en la normativa que lo orientan y lo ordenan.

TRANSPORTE
PÚBLICO URBANO

➤ Actividad que consiste en el desplazamiento de personas o mercancías, que puede incluir distintos modos, dentro de un área urbana o área urbana continua, a cambio de una retribución²⁵.

TRANSPORTE
URBANO

➤ Actividad que consiste en el desplazamiento de personas o mercancías, que puede incluir distintos modos, dentro de un área urbana o área urbana continua²⁶.

TRANSPORTISTA

➤ Persona natural o jurídica que presta servicios de transporte terrestre público de personas y/o mercancías, de conformidad con la autorización correspondiente²⁷.



²⁵ Ibid
²⁶ Adaptado de la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao.
²⁷ Ibid

BIBLIOGRAFÍA

- ARÉSTEGUI, H. “Diseño del Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible – PNTU”. Informe para el proyecto TRANSfer II de la GIZ, como apoyo al MTC.
- BANCO MUNDIAL. “Plan Cusco: Espacio Público y Movilidad”.
- BARDACH, E. (1998) “Los Ocho Pasos para el Análisis de las Políticas Públicas: Un Manual para la Práctica” CIDE, México.
- BONIFAZ, J.L. Y APARICIO, C. (2013) “La Gestión del Sistema de Transporte Público Peruano al 2050”. Informe Final Presentado a CEPLAN.
- CEPLAN (2017) “Perú 2030: Tendencias Globales y Regionales”.
- CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL, DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN, MINISTERIO DE TRANSPORTE - MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO, COLOMBIA (2003) “Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo”. Documento Conpes 3260.
- DEE CONSULTORES (2018). “Actualización del Anexo 2 de los Contenidos Mínimos del Programa Presupuestal de Transporte Urbano Sostenible (PP 0148) para la Programación Presupuestal 2019”. MTC.
- DEE CONSULTORES “Diseño del Programa Presupuestal de Transporte Urbano (PP 0148) – Anexo 2 Contenidos Mínimos del Programa Presupuestal” Consultoría realizada en el marco del Proyecto Mecanismos Financieros para un Desarrollo bajo en Carbono – FinanCC Perú (BMZ/USAID), Programa CF Ready.
- DELOITTE – INGEROP (2018) “Estudio Corredor Norte – Sur de Transporte Urbano y Rutas Complementarias en la Ciudad de Trujillo”.
- GERENCIA DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE TRUJILLO (TMT). Periódico La Industria del 17.05.2015.
- GIZ – SUTP (2018) “Enfoques para la Movilidad Urbana Responsiva al Género”.
- GUERRA-GARCÍA, P. (2017) “Diagnóstico Integrado y Propuesta de Políticas: Transportes y Comunicaciones” Informe Final MTC.
- HERNÁNDEZ LÓPEZ, J. “Propuesta de Política Nacional de Transporte Urbano”, Preparada para el MTC, con el apoyo y financiamiento de CAF – Banco de Desarrollo de América.
- IDOM (2018) “Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Provincia de Piura”.
- INEI (2015) “Estado de la Población Peruana”.
- INFORME DE LA GERENCIA DE DESARROLLO VIAL DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CHICLAYO, Diario La República 03.11.2015.
- MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE AREQUIPA (2018) “Estudio Proyecto de Transporte Masivo del Corredor Troncal 1”. Estudio de Preinversión a Nivel de Perfil, ARTELIA – INGEROP – TARYET.
- MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE MAYNAS. “Plan de Desarrollo Urbano Sostenible de Iquitos 2011 – 2021”.
- MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO, TRANSPORTE METROPOLITANO DE TRUJILLO (TMT) – BID - IDOM (2012) “Plan de movilidad urbana sostenible de Trujillo”.
- OCDE (2016) “Estudio Multidimensional del Perú Volumen 2. Análisis detallado y recomendaciones”.
- TAPIA GRILLO, J. (2011) “Nota Temática: Movilidad urbana sostenible”. Informe Final de Consultoría BID.

ANEXOS

Anexo 1: Indicadores de Objetivos Prioritarios

NOMBRE DEL INDICADOR	JUSTIFICACIÓN	CÁLCULO
OP1. > CONTAR CON SISTEMAS DE TRANSPORTE URBANO PÚBLICO EFICACES PARA EL DESPLAZAMIENTO DE LAS PERSONAS		
Víctimas mortales por accidentes de tránsito por cada 100,000 habitantes, en el ámbito urbano.	Los índices de accidentes de tránsito sirven como indicadores de la seguridad general del sistema de transporte, de la complejidad de la red de transporte, de la calidad de las leyes de tránsito y de la efectividad de su cumplimiento; así como de la calidad de la flota de transporte (público y privado) y del estado de las vías.	(Cifra anual de víctimas mortales por accidentes de tránsito en el ámbito urbano) / 100,000 habitantes de la ciudad).
Velocidad promedio de viaje de los vehículos motorizados de uso personal y vehículos de transporte público que utilizan las vías urbanas durante la hora punta predefinida.	Las velocidades de viaje son un indicador de la eficiencia y capacidad general de la red de transporte. Las ciudades con velocidades de viajes más altas en hora pico tienen, por lo general, una adecuada capacidad de vías para movilizar el tráfico en forma eficiente.	Velocidad promedio de viaje de los vehículos motorizados de uso personal y vehículos de transporte público que utilizan las vías urbanas durante la hora punta predefinida.
Kilogramos de emisiones PM2,5 CO2 equivalente per cápita del transporte urbano, por los vehículos de dicho transporte	Las emisiones anuales de contaminantes locales del aire y gases de efecto invernadero generados por el transporte urbano, especialmente el PM2,5 y el CO2 equivalente, constituyen un aporte negativo de los vehículos que prestan el servicio de transporte en las ciudades, que impacta negativamente en la salud de la población y contribuye significativamente en el cambio climático. Se requiere implantar medidas para su mitigación.	Kilogramos de PM2,5 y CO2 equivalente emitido por los vehículos de transporte urbano.
Nivel de formalización del transporte urbano.	La informalidad influye negativamente en la prestación de los servicios de transporte urbano que recibe la población, ocasionando, entre otros impactos negativos, la deficiente calidad, elevado niveles de inseguridad del/de la usuario/a, creciente contaminación ambiental, etc. Además, esto también se refleja en el cumplimiento de las normas de tránsito, bienestar de los/as trabajadores/as de las empresas formales, ya que los/as dueños/as de las empresas formales no les otorgan las condiciones ni los beneficios sociales que por ley les corresponde.	Número de viajes de transporte urbano público prestado por empresas formales / Total número de viajes en el servicio de transportes urbano* 100.

OP2. > MEJORAR LA GOBERNANZA DEL TRANSPORTE URBANO DE PERSONAS Y MERCANCÍAS		
Percepción sobre el servicio de transporte urbano.	Las ciudades del Perú tienen enormes desafíos, puesto que su crecimiento expansivo no ha estado acompañado de un adecuado planeamiento del transporte. En general, las limitaciones en la gobernanza del transporte urbano han conducido a un inadecuado enfoque de las políticas públicas, habiéndose orientado estas a construir infraestructura vial, desregular o liberalizar los servicios de transporte urbano, incentivando el uso del vehículo privado, antes que proponer soluciones centradas en sistemas intermodales de transporte masivo público; generando la insatisfacción del grueso de la población usuaria. Una mejora en la gobernanza apuntará a desarrollar un transporte sostenible y, en consecuencia, a proporcionar mejores alternativas de movilidad para las personas.	(Población satisfecha con los servicios de transporte público urbano / Población total) *100.
OP3. > DESARROLLAR SERVICIOS DE TRANSPORTE URBANO CON ADECUADA INFRAESTRUCTURA, PARA LOS USUARIOS		
Usuarios/as que utilizan el transporte urbano público masivo en vías exclusivas.	La densidad de la red de transporte de una ciudad puede brindar información sobre la flexibilidad del sistema de transporte y la matriz urbana. Las ciudades con mayor número de kilometraje de transporte suelen ser geográficamente más compactas, y tienden a fomentar el uso del transporte público y los modos de transporte no motorizados. Dichas ciudades también tienden a ofrecer rutas múltiples entre los puntos de origen y destino, con lo cual dispersan el tráfico entre las rutas y, de esa forma, reducen la congestión en cualquiera de ellas.	(Número de usuarios/as que utiliza el transporte público en vías exclusivas / Número de usuarios/as de transporte público) *100.
Índice de asequibilidad.	El índice, de naturaleza cuantitativa, tiene por objetivo brindar una referencia cualitativa sobre el costo que debe afrontar la ciudadanía para poder viajar y satisfacer sus necesidades. La asequibilidad consiste en la capacidad para realizar los viajes necesarios al trabajo, a la escuela, a los hospitales u otros servicios sociales, y para visitar a otros miembros de la familia o realizar viajes urgentes sin tener que sacrificar otras actividades esenciales.	(Cantidad de viajes al mes por persona x Costo promedio por viaje) / Ingreso per cápita promedio mensual de la población) *100.
OP4. > SATISFACER LAS NECESIDADES DE TRANSPORTE URBANO DE LA POBLACIÓN, EN CONCORDANCIA CON EL DESARROLLO URBANO		
Proporción de viajes en transporte público masivo respecto al total de viajes urbanos.	Este indicador tiene por objetivo establecer el nivel de articulación que debe existir entre el desarrollo urbano y las necesidades de transporte de las ciudades. En general, las políticas públicas han estado orientadas a construir infraestructura vial, a desregular o liberalizar los servicios de transporte urbano y a favorecer el auto particular, más que a organizar soluciones centradas en un sistema de transporte público masivo sostenible.	(Total de viajes anuales realizados en el sistema de transporte público masivo / total de viajes anuales realizados por la ciudadanía) * 100.

Anexo 2: Matriz de consistencia – Provisión de servicios

SERVICIO	RECEPTOR SERVICIO	PROVEEDOR SERVICIO	COBERTURA	ESTÁNDAR	DEFINICIÓN	INDICADOR
OP1. > CONTAR CON SISTEMAS DE TRANSPORTE URBANO PÚBLICO EFICACES PARA EL DESPLAZAMIENTO DE LAS PERSONAS						
1.1.1 Servicios de transporte urbano público masivo y convencional	Población	Prestadores de servicios de transporte	Ciudades a nivel nacional	Asequibilidad	Movilidad de las personas en las ciudades, utilizando alternativas de transporte público colectivo eficiente	Porcentaje de viajes que se realizan en sistemas de transporte urbano público en las ciudades
1.2.1 Servicios de transporte urbano integrados física, tecnológica y tarifariamente.	Población	Prestadores de servicios de transporte	Principales ciudades a nivel nacional	Eficiencia	El transporte público de personas en las ciudades se brindará mediante sistemas de transporte integrados, de recaudo único y tarifas que consideren la capacidad de pago de los diferentes estamentos de la población	Porcentaje de población de las ciudades que utiliza sistemas de transporte integrado
1.2.2 Servicios de transporte urbano ambientalmente sostenibles	Población	Prestadores de servicios de transporte	Principales ciudades a nivel nacional	Pertinencia	La movilidad de las personas en los sistemas de transporte de las ciudades debe realizarse por modos de transporte que ocasionen impactos mínimos en el medio ambiente	Volumen de emisiones de CO2 per cápita en las ciudades
1.2.3 Sistema de recaudo integrado	Población	Municipalidad Provincial / Autoridad de Transporte	Principales ciudades a nivel nacional	Eficiencia	Sistemas de transporte permiten que el usuario a través del uso de una Tarjeta Única pueda realizar sus viajes en forma completa, independientemente de requerir trasbordos	Porcentaje de población de las ciudades con acceso al uso de Tarjeta Única
1.3.1 Asistencia técnica para la formalización y modernización de la institucionalidad del sector privado prestador del servicio de transporte urbano	Prestadores de servicios de transporte	Municipalidad Provincial / Autoridad de Transporte	Principales ciudades a nivel nacional	Pertinencia	Prestadores de servicio de transporte urbano tienen acceso al conocimiento de los beneficios organizacionales, operativos, sociales y de otra índole, al que accederán si proceden a la formalización	Número de operadores del transporte urbano formalizados en las principales ciudades del país
1.4.1 Servicios de transporte urbano público adecuadamente planificados, prestados por operadores, con arreglo a la normativa vigente	Población	Municipalidad Provincial / Autoridad de Transporte	Principales ciudades a nivel nacional	Pertinencia	Es necesario que los operadores de los servicios de transporte urbano presten el servicio en función de planes de operación aprobados por el órgano encargado de la gestión del transporte en las municipalidades provinciales u organismos especializados	Número de planes de operación implementados en la prestación del servicio de transporte en las principales ciudades del país
1.4.2 Servicios de transporte urbano público que garanticen las necesidades de movilidad de las personas con discapacidad, personas adultas mayores y la seguridad de mujeres, niñas, niños y adolescentes	Población con discapacidad d mujeres y niños	Municipalidad Provincial / Autoridad de Transporte	Principales ciudades a nivel nacional	Inclusión	Las personas con discapacidad requieren la incorporación de aditamentos tecnológicos en los vehículos que prestan servicios de transporte, que les permitan acceder adecuadamente a los servicios. La prevención contra acciones de violencia que involucre a niños/as y mujeres es prioridad en la prestación de los servicios de transporte urbano	Número de normas expedidas para atender las limitaciones de personas con discapacidad y prevenir acciones de violencia contra niños y mujeres

1.4.3 Fiscalización eficiente de los servicios de transporte urbano público	Población	Municipalidad Provincial / Autoridad de Transporte	Ciudades a nivel nacional	Oportunidad	Aplicación efectiva de las normas de prestación de los servicios de transporte urbano	Porcentaje de infracciones aplicadas con sanciones efectivamente ejecutadas
OP2. > MEJORAR LA GOBERNANZA DEL TRANSPORTE URBANO DE PERSONAS Y MERCANCÍAS						
2.1.1 Programas de fortalecimiento de capacidades de gobiernos locales, para la gestión del transporte urbano	Municipalidades Provinciales	MTC	Ciudades a nivel nacional	Pertinencia	Los Gobiernos Provinciales, con el fin de superar la falta de capacidad para la gestión eficiente del transporte urbano, requieren implementar programas de capacitación	Porcentaje de profesionales que labora en los órganos de gestión del transporte urbano de las Municipalidades Provinciales que han aprobado los programas de fortalecimiento
2.4.1 Servicios de transporte urbano público de mercancías	Municipalidades Provinciales	Municipalidad Provincial / Autoridad de Transporte	Ciudades a nivel nacional	Eficiencia	Los servicios de transporte urbano de mercancías se prestan de manera eficiente y concordante con los sistemas de transporte urbano de personas, sin afectarlos ni afectar a la población en general	Número de ciudades que ha implementado sistemas de gestión del transporte de mercancías
2.5.1 Gestión eficiente del tránsito urbano	Población	Municipalidad Provincial / Autoridad de Transporte	Principales ciudades a nivel nacional	Eficacia	Utilización de las tecnologías de transporte inteligente en el control de tránsito en las ciudades, que comprende la gestión integrada del monitoreo y control de la circulación, asistencia a los/as usuarios/as de la vía, centralizar los datos e información generados por sus equipos y sistemas de información	Número de ciudades que cuenta con sistemas automatizados de control de tránsito
OP3. > DESARROLLAR SERVICIOS DE TRANSPORTE URBANO CON ADECUADA INFRAESTRUCTURA, PARA LOS USUARIOS						
3.2.1 Servicios de transporte urbano con infraestructura adecuada	Población	Municipalidad Provincial / Autoridad de Transporte	Ciudades a nivel nacional	Eficacia	La infraestructura de transporte en buen estado, como componente esencial para la prestación de servicios de transporte urbano	Kilómetros de vías urbanas en buen estado utilizadas en la prestación del servicio de transporte urbano
OP4. > SATISFACER LAS NECESIDADES DE TRANSPORTE URBANO DE LA POBLACIÓN, EN CONCORDANCIA CON EL DESARROLLO URBANO						
4.1.1 Planes de transporte urbano articulados con los planes de desarrollo urbano	Población	Municipalidad Provincial / Autoridad de Transporte	Ciudades a nivel nacional	Pertinencia	Los servicios de transporte urbano se han planificado en función de la demanda y en concordancia con los planes de desarrollo urbano	Número de ciudades con Planes de Transporte Urbano articulados con los Planes de Desarrollo Urbano



EL PERÚ PRIMERO

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Dirección General de Transporte Terrestre
Jr. Zorrillos 1203 - C.P. 15082 - Lima - Perú

www.gob.pe/mtc