

ABSTRACTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA

I. Información Básica del Proyecto

▪ País/Región:	Perú/CAN - Grupo Andino
▪ Nombre de la CT:	Programa de Apoyo al Transporte Urbano Sostenible de Lima y Callao
▪ Número de CT:	PE-T1525
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	CAPRISTAN MIRANDA, RAFAEL (INE/TSP) Team Leader; LEANO, JUAN MANUEL (INE/TSP) Alternate Team Leader; ESPINOZA CARMONA, FABIOLA (INE/TSP); WENDY MOREANO (INE/TSP); VILA SAINT-ETIENNE, SARA (LEG/SGO); RODRIGUEZ GONZALEZ, ROBERTO EDUARDO (INE/TSP)
▪ Taxonomía:	Client Support
▪ Número y nombre de la operación que apoyará la CT:	N/A
▪ Fecha del Abstracto de CT:	08 Jul 2022
▪ Beneficiario:	Perú
▪ Agencia Ejecutora:	INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$600,000.00
▪ Contrapartida Local:	US\$0.00
▪ Periodo de Desembolso:	27 meses
▪ Tipos de consultores:	Individuos; Empresas
▪ Unidad Responsable de Preparación:	INE/TSP - Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	INE/TSP - Transporte
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	No
▪ CT incluida en CPD (s/n):	No
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020:	Inclusión social e igualdad; Productividad e innovación; Capacidad institucional y estado de derecho; Sostenibilidad ambiental; Igualdad de género

II. Objetivos y Justificación de la CT

- 2.1 Diseñar acciones de corto y mediano plazo que permitan la mejora de la movilidad y transporte de Lima y Callao, de manera sostenible. Entre las acciones se prevé intervenir en el transporte masivo de buses de los corredores complementarios, incluyendo nuevos modelos de negocio y soluciones de electromovilidad. Asimismo, brindar asistencia técnica a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) para el seguimiento del Plan de Movilidad Urbana para Lima y Callao.
- 2.2 El Sistema de Corredores Complementarios constituye una red de cuatro líneas de autobuses urbanos en las principales avenidas de la ciudad. En conjunto reportan haber atendido 350 mil viajes promedio por día en el año 2019. Su operación ha sido concesionada vía paquetes. Los buses de los corredores complementarios operan en tráfico mixto, solo con algunos tramos de segregación temporal a través de señalización móvil, por lo que las velocidades actualmente ofrecidas no son atractivas para los usuarios, a diferencia del caso del Metropolitano o de la Línea 1, que por su segregación del tráfico mixto alcanza velocidades comerciales atractivas.
- 2.3 El acoso sexual es un problema endémico en el transporte público. Un estudio reciente (MTC, 2020) reveló que un 65% de mujeres han sufrido acoso sexual en transporte público en Lima y Callao en algún momento, siendo el acoso físico a través de tocamientos indebidos el más prevalente, seguido por los piropos o frases

insinuantes. Un estudio anterior (PUCP, 2013) arrojó que un 58,7% habían sido acosadas en los últimos seis meses en el transporte público o en espacios públicos. Lima fue clasificada como la tercera ciudad con el sistema de transporte más peligroso para las mujeres en el mundo (Thomson Reuters Foundation, 2014). Como parte del compromiso en la inclusión de la perspectiva de género en el transporte, la ATU es miembro de la red de ciudades del Transport Gender Lab y están colaborando en la estructuración de iniciativas para reducir el acoso sexual en el transporte urbano.

- 2.4 Finalmente, con el propósito de promover una infraestructura sostenible, eficiente, y accesible y para todos los usuarios, esta CT se alinea a la Visión 2025 contribuyendo a la recuperación económica principalmente bajo los siguientes pilares: (i) Acción frente al Cambio Climático (CC); (ii) Apoyo a Pymes; (iii) Economía Digital; y (iv) Género y Diversidad. Mejorar las condiciones del transporte público masivo contribuirá al desarrollo competitivo e inclusivo de la ciudad. La implementación de un sistema de transporte masivo eficaz permitirá la conexión de las áreas periféricas a las zonas generadoras de empleos y servicios. Este modelo contribuirá a la reducción del uso del vehículo privado y del paratransito (taxis y colectivos informales), lo que generará una reducción de la congestión y consecuentemente de las emisiones de Gas de Efecto Invernadero (GEI). Asimismo, la evaluación de nuevos modelos de negocio y la introducción de buses eléctricos al sistema, permitirá el desarrollo de las pymes operadoras de transporte que promuevan la inserción femenina en empleos del sector. Además, se debe apoyar la incorporación de herramientas tecnológicas para la gestión del relevamiento de información, lo cual permitirá tener indicadores de línea base para medición del impacto de la segregación e impacto en la contaminación del aire y para responder de manera eficiente a los riesgos actuales y futuros por la variabilidad y CC. Las acciones previstas en la CT se realizarán con perspectiva de género e inclusión de personas con discapacidad ya que los estudios de corredores segregados deberán considerar paraderos, nodos de conexión y veredas accesibles, el uso de señalética inclusiva, relevamientos de información y diagnósticos desagregados por sexo, con especial énfasis en las estadísticas de usuarios vulnerables. Asimismo, la CT permitirá el desarrollo de medidas para reducir el acoso sexual en medios de transporte urbano.

III. Descripción de las Actividades y Resultados

- 3.1 **Componente I: Mejora de la movilidad en Lima y Callao.** Financiará la elaboración de un programa de preinversión para la estructuración de la infraestructura de cuatro corredores complementarios con perspectiva de género, incluirá acciones para: (i) definir la infraestructura requerida por los corredores; (ii) anteproyecto de patio taller; (iii) estudios técnicos para el diseño de estaciones, paraderos y nodos de conexión; (iv) análisis de tecnología de buses; (v) definición de indicadores; y (vi) propuesta para reducir acoso sexual.
- 3.2 **Componente II: Supervisión del Plan de Movilidad Urbana de Lima y Callao.** Financiará la asistencia técnica a la ATU y el seguimiento administrativo, técnico y financiero del Plan de Movilidad Urbana para Lima y Callao.
- 3.3 **Componente III: Asistencia técnica en la implementación de electromovilidad.** Financiará la formulación de un nuevo modelo de negocio de los corredores complementarios que considere el análisis de la operación, adquisición de buses y gestión de terminales. Se realizará: (i) análisis del modelo actual; (ii) evaluación económica y social de las rutas de los corredores; (iii) análisis sobre la adquisición y localización de patios talleres y buses; y (iv) evaluación de la generación de nuevas líneas de negocio que promuevan la participación laboral de mujeres.

IV. Presupuesto

Presupuesto Indicativo

Actividad/Componente	BID/Financiamiento por Fondo	Contrapartida Local	Financiamiento Total
Mejora de la movilidad en Lima y Callao	US\$300,000.00	US\$0.00	US\$300,000.00
Supervisión del Plan de Movilidad Urbana de Lima y Callao	US\$150,000.00	US\$0.00	US\$150,000.00
Asistencia técnica en la implementación de electromovilidad	US\$150,000.00	US\$0.00	US\$150,000.00
Total	US\$600,000.00	US\$0.00	US\$600,000.00

V. Agencia Ejecutora y Estructura de Ejecución

- 5.1 La agencia ejecutora será el Banco, a solicitud del Gobierno de Perú, a través de la División de Transporte del Departamento de Infraestructura y Energía (INE/TSP). El Banco realizará las contrataciones de acuerdo con los métodos y políticas de adquisiciones establecidos del BID, a saber: (i) contratación de consultores individuales, según lo establecido en las normas AM-650; (ii) contratación de firmas consultoras para servicios de naturaleza intelectual según la GN-2765-4 y sus guías operativas asociadas (OP-1155-4); y (iii) contratación de servicios logísticos y otros servicios distintos a consultoría, de acuerdo a la política GN-2303-28.
- 5.2 La División de INE/TSP será el encargado de la preparación y la publicación de solicitudes de expresiones de interés, la elaboración de listas cortas, la preparación y distribución de solicitudes de propuestas, la evaluación y selección de los consultores conforme a los criterios establecidos en las solicitudes de propuestas, y la negociación de los contratos respectivos. Además de los componentes mencionados anteriormente, se espera que el personal del BID brinde conocimiento especializado técnico y de primera mano en las actividades que serán implementadas en todos los componentes. El resultado de este apoyo se materializará a través de reportes, talleres, presentaciones en eventos, entre otros. Esto es esencial para la correcta aplicación de la CT y para garantizar una adecuada ejecución de los fondos de la presente cooperación técnica.
- 5.3 El Banco buscará asegurar la ejecución oportuna de los estudios, de conformidad con los lineamientos de productos de CT. El valor agregado del Banco está en su amplia experiencia en temas de la presente CT como son los temas de infraestructura de transporte, Planificación de la movilidad y electromovilidad. Además la ejecución por parte del Banco asegurará que los productos estén disponibles de manera oportuna.

VI. Riesgos Importantes

- 6.1 El riesgo principal es la falta de acceso a la información requerida para la elaboración de los análisis. En caso de recurrir a fuentes primarias, este riesgo será mitigado a través de la relación del Banco con los actores de los sectores público y privado de los países que se analizarán, tanto por los proyectos que ya fueron financiados, como por la asistencia técnica que se les ha brindado en el sector, dado que serían ellos los encargados de suministrar esa información. En caso de que esto sea insuficiente, se podrá recurrir a fuentes secundarias de información, como reportes previos y estudios similares para la elaboración de los análisis y reportes que sustentarán las consultorías a realizarse. Por efectos de la pandemia se priorizarán medidas tendientes a la mitigación de eventuales riesgos para los equipos involucrados con esta CT. Las medidas comprenden, entre otros aspectos, la adquisición remota de información primaria,

fortalecimiento de búsqueda y priorización de fuentes de información, y consideración de parámetros de bioseguridad para eventuales actividades presenciales.

VII. Salvaguardias Ambientales

7.1 La clasificación ESG para esta operación es "indefinida".