

Documento de Cooperación Técnica (CT)

I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	Perú
▪ Nombre de la CT:	Promoción del transporte urbano sostenible en el Peru
▪ Número de CT:	PE-T1446
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Capristan Miranda, Rafael (INE/TSP) Líder del Equipo; Monter Flores, Ernesto (INE/TSP) Jefe Alterno del Equipo de Proyecto; Baladi Rodriguez, Aziz (INE/TSP); Galarza Molina, Diana Carolina (INE/TSP); Guadeamus Pescoran, Pamela Denisse (CAN/CPE); Jimenez Mosquera, Javier I. (LEG/SGO); Moreano Marquez, Wendy Lidia (INE/TSP); Rodriguez Gonzalez, Roberto Eduardo (INE/TSP); Taveras Marte, Alba (INE/TSP)
▪ Taxonomía:	Apoyo al Cliente
▪ Operación a la que la CT apoyará:	.
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	7 May 2020
▪ Beneficiario:	Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) y Autoridad de Transporte Urbano (ATU)
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto:	Inter-American Development Bank
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	Programa Estratégico para el Desarrollo de Infraestructura(INF)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$350,000.00
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$0
▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	30 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	Julio 2020
▪ Tipos de consultores:	Firmas y consultores individuales
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP-Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	CAN/CPE-Representación Perú
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Sí
▪ CT incluida en CPD (s/n):	No
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020:	Inclusión social e igualdad; Productividad e innovación; Igualdad de género

II. Objetivos y Justificación de la CT

- 2.1 El objetivo de la CT es mejorar el transporte urbano de Lima y Callao desde una perspectiva de sostenibilidad social y ambiental, incluyendo el transporte masivo por metros, buses y el transporte no motorizado; fortaleciendo el conocimiento técnico y gerencial del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) y de la Autoridad de Transporte Urbano (ATU).
- 2.2 La Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) es un organismo técnico especializado adscrito al Ministerio de Transporte y Comunicaciones del Perú (ATU) fue creada oficialmente en diciembre de 2018 y su principal función es integrar y articular el transporte público urbano de Lima y Callao. Una de las principales razones de su creación fue mejorar la coordinación de las instituciones y la visión de planificación conjunta entre Lima y Callao; actualmente la Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico (ATTE) ha sido absorbida por la ATU, institución relativamente nueva,

por lo cual, es importante para la ATU su fortalecimiento institucional a partir de esta Cooperación Técnica (CT), la cual le permita generar sus propios estudios, datos y conocimiento. Asimismo, la ATU se ha unido recientemente a la red del Transport Gender Lab como parte de su compromiso para avanzar de manera más ágil en la implementación de sus políticas de género y accesibilidad en relación con su sistema de transporte.

- 2.3 Lima, la capital de Perú, concentra aproximadamente 9,5 millones de habitantes (32,3% de la población del país), su tasa de crecimiento poblacional promedio en el periodo 2007-2017 fue de 1,2% siendo uno de los más importantes y manteniéndose arriba de la media (0,7%)¹, donde las mujeres constituyen cerca del 51% de la población de Lima. La ciudad además concentra aproximadamente el 50% del aporte al Producto Interno Bruto (PBI) nacional, en la actualidad está considerada el centro político, económico, industrial, cultura, financiero y comercial del país. En el Perú durante el siglo XX se vivieron importantes procesos migratorios hacia la ciudad capital, razón por la cual esta concentra gran parte de la población nacional; al incrementarse la población, también se incrementaron los asentamientos urbanos y por tanto la demanda de viajes; actualmente se generan aproximadamente 24,5 millones de viajes por día hábil, 164,2 viajes por semana y 687,5 viajes por mes; siendo el promedio de viajes por persona de 2,3 viajes por día.
- 2.4 Una característica de las ciudades sostenibles es que sus habitantes encuentran condiciones adecuadas para priorizar el uso del transporte público y los modos no motorizados (a pie y en bicicleta), priorizando así el beneficio de la ciudad antes que el beneficio propio, disminuyendo de esta forma el uso de transporte particular. En el Perú, al igual que en otros países de Latinoamérica, la transición hacia el uso de modos de transporte sostenibles aún no ha comenzado, por el contrario, la tasa de motorización está en franco crecimiento. La variación porcentual del parque vehicular en el año 2017 respecto al 2018 fue 8,8% con 188,7 vehículos por cada mil habitantes².
- 2.5 Lima ha venido desarrollando en los últimos años grandes sistemas de transporte público masivo como el Metropolitano y la Línea 1 del metro, y aunque los sistemas antes mencionados han mejorado la oferta de transporte en la ciudad, aún el 65% de los viajes son cubiertos por el transporte público (buses, microbuses y combis), mientras que tan solo el 5% de los viajes son realizados en transporte público masivo (metropolitano y Línea 1)³. Adicionalmente, en el sistema de buses tradicionalmente predomina el uso de combis, unidades pequeñas muy usadas y valoradas por los usuarios por su gran adherencia a la ciudad y viajes puerta a puerta, sin embargo, las combis al igual que el transporte informal compiten de tal manera que cada unidad busca maximizar su utilidad individual en detrimento de la utilidad del sistema, realizando grandes recorridos, con muchas paradas y gran degradación de la tasa de ocupación en sus unidades. Asimismo, es importante destacar que las mujeres representan el 51% de los usuarios del transporte público en Lima⁴ y que sufren altas tasas de acoso sexual en el transporte público (78%)⁵.

¹ Censo Nacional 2017, INEI, 2018.

² Parque automotor em la Comunidad Andina, 2018.

³ Estrategia del grupo BID con Perú 2017-2021, 2017.

⁴ Encuesta Lima Como Vamos (2011). Observatorio Ciudadano.

⁵ Sebastián Galiani y Laura Jaitman (2016), El transporte público desde una perspectiva de género: Percepción de inseguridad y victimización en Asunción y Lima, BID.

- 2.6 Debido a lo anterior, es imprescindible empezar una ruta hacia el transporte sostenible social y ambientalmente en la ciudad de Lima para responder a la demanda de transporte actual y a las necesidades de los y las usuarias. Por lo cual, se deben fortalecer las medidas que promuevan el uso de transporte público, ya sea por sistemas de buses o sistemas de metros, así como su desarrollo en infraestructura, al igual que el uso de modos no motorizados como la caminata o la bicicleta. Dentro de esas medidas sobresale continuar la implementación de las líneas de metro de la ciudad de Lima, incorporar herramientas tecnológicas que permita mejorar las condiciones de los sistemas; promover medidas que aseguren la seguridad dentro de los sistemas; desarrollar iniciativas que respondan a las necesidades diferenciadas de movilidad de usuarios y usuarias de acuerdo con la perspectiva de género en los sistemas, y promover el uso de la bicicleta como modo de transporte sostenible para hombres y mujeres. Todo lo anterior, considerando también la emergencia sanitaria que vive el país a causa de la pandemia por el COVID-19, donde se deberán desarrollar medidas que ayuden a disminuir o controlar la probabilidad de contagios en los sistemas de transporte de la ciudad.
- 2.7 En el contexto de la declaratoria de emergencia sanitaria del Perú a causa de la pandemia mundial por el COVID-19 la ATU busca desarrollar medidas tecnológicas que ayuden a disminuir o controlar la probabilidad de contagios en los sistemas de transporte, de igual manera, siguiendo iniciativas como las de Bogotá para solucionar la aglomeración en el transporte, Lima busca incrementar su actual red de ciclovías en más de 300 km para promover un cambio en los modos de viajes.
- 2.8 En este contexto, el valor agregado provisto por el BID mediante esta CT es la capacidad de apoyar técnicamente al gobierno para mejorar los sistemas de transporte urbano de pasajeros, implementando estrategias innovadoras, teniendo en cuenta las buenas prácticas y lecciones aprendidas en la región y a nivel internacional. Al igual que apoyar en la promoción del uso de la bicicleta como modo de transporte sostenible.
- 2.9 **Alineación estratégica.** Esta CT es consistente con la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2020-2023 del BID (AB-3190-2) y alineado con: (i) inclusión social e igualdad, mediante la promoción de sistemas de transporte público accesibles y seguros para todas las personas; (ii) productividad e innovación, mediante la implementación de las herramientas tecnológicas para mejorar las condiciones operativas de los sistemas de transporte público; y (iii) sostenibilidad medioambiental, mediante el apoyo a la promoción del transporte no motorizado. Adicionalmente la CT se alinea con los objetivos del Programa Estratégico para el Desarrollo de Infraestructura con Capital Ordinario (INF) (GN-2819-1), particularmente con los objetivos de mejorar el desempeño, la calidad y la sostenibilidad de los servicios de infraestructura. La CT contribuye a mejorar la eficiencia del sector al reducir la brecha de conocimientos sobre las buenas prácticas internacionales en materia de metros, sistema de transporte público e implementación de ciclovías. Finalmente, la CT se alinea con la Estrategia de País del Grupo BID con Perú 2017-2021, específicamente con el objetivo estratégico de mejorar la oferta de infraestructura, la cual espera incrementar la calidad de la infraestructura de transporte vial y aumentar el uso de transporte público masivo.

III. Descripción de las actividades y resultados

- 3.1 Para lograr estos objetivos, la CT contará con cuatro componentes:

- 3.2 **Componente 1. Apoyo técnico a la implementación del sistema de metro de Lima.** Este componente financiará la elaboración de estudios y actividades de asistencia técnica para apoyar a la ATU en la implementación del sistema de metro de Lima, a través de: (i) estudios técnicos que analicen la modificación y optimización de infraestructura en los análisis de diseños e incorporen una perspectiva de género y accesibilidad universal; (ii) estudios en aspecto socio ambiental para el cumplimiento de planes de acción de las salvaguardas socioambientales; y (iii) estudios relevantes legales y/o de monitoreo vinculados a la implementación del proyecto. El resultado esperado de este componente será fortalecer la implementación y desarrollo del sistema de metro de Lima.
- 3.3 **Componente 2. Estudios de planificación y mejora del sistema de transporte en Lima.** Este componente financiará consultorías para brindar asistencia técnica al MTC y ATU, para la mejora de la planificación del transporte urbano mediante: (i) estudios de apoyo técnico para incorporar herramientas tecnológicas, que permita brindar análisis adecuados en crisis sanitarias como la pandemia COVID-19 para reducir o minimizar los contagios en los sistemas de transporte público, al igual que permita optimizar los procesos y mejorar las condiciones para los y las usuarias, mediante el uso de Big Data o implementando ITS; y (ii) estudios que permita mejorar la planificación del sistemas de transporte urbano desde una perspectiva de sostenibilidad social (igualdad de género) y ambiental incluyendo estrategias para reducción de emisiones. El resultado esperado de este componente será mejorar la planificación y el desarrollo del sistema de transporte urbano con ayuda de la tecnología.
- 3.4 **Componente 3. Mejora del sistema de transporte no motorizado y análisis de género.** Este componente financiará: (i) estudios técnicos para la implementación de la red de ciclovías en la ciudad de Lima, con el fin de fomentar el uso de la bicicleta como modo alternativo sostenible para hombres y mujeres, y así reducir el uso de transporte público y minimizar la probabilidad de contagios por la pandemia COVID-19; y (ii) estudios técnicos con enfoque de género en el marco del Transport Gender Lab, que permitan diagnosticar, evaluar y proponer iniciativas para disminuir la brecha de género y responder a las necesidades de las usuarias, y/o incluir a las mujeres en la cadena de valor del transporte. El resultado esperado de este componente será mejorar las condiciones para la promoción de la bicicleta como medio alternativo sostenible, al igual que se identificará iniciativas para cerrar la brecha de género en el país.
- 3.5 **Componente 4. Gestión del conocimiento.** Este componente permitirá documentar los avances innovadores que se identifiquen en el Componente 1, 2 y 3, con el fin de difundir y contribuir al conocimiento colaborativo en la región. El resultado esperado de este componente será la realización de productos de conocimiento que permitan una divulgación de la información.

IV. Presupuesto indicativo

- 4.1 El presupuesto indicativo de esta CT es US\$350.000. La tabla a continuación contiene el desglose presupuestario:

Presupuesto Indicativo (US\$)

Actividad / Componente	Descripción	BID/Financiamiento por Fondo	Financiamiento Total
Componente 1	Apoyo técnico a la implementación del sistema de metro de Lima	130.000	130.000
Componente 2	Estudios de planificación y mejora del sistema de transporte en Lima	120.000	120.000
Componente 3	Mejora del sistema de transporte no motorizado y análisis de género	80.000	80.000
Componente 4	Gestión del conocimiento	20.000	20.000
TOTAL		350.000	350.000

V. Agencia Ejecutora y estructura de ejecución

- 5.1 Esta CT responde a la solicitud del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) y de la Autoridad de Transporte Urbano (ATU), quienes solicitaron el apoyo a la realización de estudios en temas relacionados a transporte urbano y transporte no motorizado.
- 5.2 La agencia ejecutora será el BID a través de su División de Transportes (INE/TSP). El Banco actuará como un coordinador con los actores relevantes del sector, así como asegurará la ejecución oportuna de los estudios, de conformidad con los lineamientos de productos de CT (GN-2629-1). El valor agregado del Banco está en su amplia experiencia en temas de la presente CT como: (i) fortalecimiento de sistemas de transporte urbano; y (ii) intercambio de experiencias y buenas prácticas internacionales. Adicionalmente, a través de la Representación en Perú con apoyo del personal en otras oficinas de país se realizarán reuniones periódicas con cada agencia gubernamental beneficiaria para lograr su participación e involucramiento en todas las etapas de las actividades, desde elaboración y opinión en términos de referencia hasta la revisión de entregables y su seguimiento.
- 5.3 Las actividades a ejecutar bajo esta operación se han incluido en el Plan de Adquisiciones y serán ejecutadas de acuerdo con los métodos de adquisiciones establecidos del Banco, a saber: (i) selección y 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.
- 5.4 El período de desembolso (incluye periodo de ejecución) será de 30 meses. La Representación del BID en el Perú actuará como Unidad de Responsabilidad Básica (URB). Los entregables de las consultorías, así como los bienes que se adquieran, deberán contar con la aprobación del beneficiario, quien designará una contraparte técnica para la coordinación y seguimiento de todos los productos de la CT.

VI. Riesgos importantes

- 6.1 El único riesgo que fue identificado es el riesgo de retraso de las consultorías por las restricciones de movilidad debido al COVID-19. Como estrategia de mitigación, el Banco continuará su diálogo con las autoridades para promover su colaboración y, a través de reuniones virtuales y seguimiento recurrente, se garantizará la ejecución de los estudios de manera oportuna.

VII. Excepciones a las políticas del Banco

- 7.1 No se han identificado excepciones a las políticas del Banco.

VIII. Salvaguardias Ambientales

- 8.1 La presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de la contratación de servicios de consultoría para la elaboración de estudios. Teniendo en cuenta la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703), la naturaleza y objetivos de la CT, y sus impactos y riesgos ambientales y socioculturales, se recomienda la clasificación de esta CT como categoría "C". Ver [Formulario de Análisis de Salvaguardias](#) y [Filtro de Políticas de Salvaguardias](#).

Anexos Requeridos:

[Solicitud del Cliente - PE-T1446](#)

[Matriz de Resultados - PE-T1446](#)

[Términos de Referencia - PE-T1446](#)

[Plan de Adquisiciones - PE-T1446](#)