



PERÚ

Ministerio
de Transportes
Y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Secretaría Técnica del
Consejo de Transporte de
Lima y Callao

“Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú”
“Año de la Consolidación Económica y Social del Perú”

INICIATIVAS DE MEJORAS PARA LA ADMINISTRACIÓN Y GESTIÓN DEL TRANSPORTE EN LIMA Y CALLAO (A JUNIO 2010)

¿Cuál es la problemática del Transporte Público en la ciudad de Lima y Callao?

El servicio de transporte público en la Metrópoli tiene efectos negativos que son fácilmente percibidos por la ciudadanía en general. Estos efectos están perjudicando el nivel de vida de la población, que llega a más de 8 millones de habitantes (30% de la población del país, sin contar con el N° de turistas que se movilizan en la ciudad de Lima, de aproximadamente 1 millón de personas), quienes en conjunto realizan 12.1 millones de viajes diarios, y de los cuales el 77% usan los sistemas de transporte público (buses, micros y combis). Esta reducción en la calidad de vida de la población afecta por tanto, entre otros aspectos, el nivel de competitividad de la economía de la Ciudad en su conjunto.

Hay que entender que el transporte no es un fin por si mismo, si no el medio para el desarrollo de las actividades y por tanto de las economías de la ciudad, en tal sentido podemos indicar que los problemas de transporte de la metrópoli provienen de:

- **Crecimiento Explosivo y Desordenado de la capital de la República:** Nuestra ciudad ha experimentado un crecimiento urbano explosivo y desordenado, en su mayoría debido a la migración de pobladores del campo a la ciudad y con ello el centralismo que caracterizó gran parte de la década de los años 90s, este centralismo generó el aumento de la ocupación poblacional en la ciudad de Lima y provincias donde en su mayoría se concentraron en zonas geográficas poco accesibles, y muy distantes en relación al centro de sus actividades. En resumen un inadecuado manejo de la ocupación del suelo por parte de las autoridades, generó la proliferación de ciudades satélites, asentamientos urbanos, delincuencia, asaltos, etc, en donde el colchón del desempleo de este migrador lo soportó la actividad del transporte público de pasajeros, apareciendo por primera vez el vehículo combi, los taxis Ticos, los taxis-colectivos.
- **Una falta de integridad administrativa en el planeamiento urbano de la metrópoli Lima y Callao:** cada provincia planea su propio desarrollo sin considerar que conforman una sola entidad urbana y que las actividades que una de ellas realice afectará de manera directa a la otra.
- **La forma poco integrada y consensuada de llevar la planeación urbana y de transporte** ha conllevado a tener un sistema de transporte público desordenado e ineficiente que acrecienta los aspectos negativos que tiene este sector.
- **Inversión pública dirigida a la infraestructura vial que en muchos casos favorece al transporte privado,** desfavoreciendo al transporte público y a modos de transporte alternativos (como el transporte no motorizado, peatones –



PERÚ

Ministerio
de Transportes
Y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Secretaría Técnica del
Consejo de Transporte de
Lima y Callao

“Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú”
“Año de la Consolidación Económica y Social del Perú”

bicicletas). El 77% de los viajes de la ciudad se movilizan en los diferentes modos de transporte público.

- **Saturación de Rutas de Transporte Urbano en un Sistema de Gestión Municipal Desordenado:** Un Sistema de transporte público desordenado e ineficiente, compuesto por más de 600 rutas y 40,000 vehículos. Las rutas tienen entre sí un alto nivel de superposición (30% de las rutas de Lima están sobrepuestas mientras que lo mismo sucede con más del 95% de las rutas de interconexiones (Callao y Huarochiri), no existiendo ningún tipo de nivel de integración entre ellas, ello hace que sus recorridos sean excesivamente extensos llegando a alcanzar en algunos casos recorridos superiores a los 150 km (en promedio las rutas tienen una longitud de 64km), siendo deseable tener rutas que no lleguen a más de 30km.

Los altos niveles de superposición entre las rutas hacen que los niveles de competencia entre los vehículos, por captar la mayor cantidad de pasajeros, optando los mismos por operar con altas velocidades de circulación y/o con prolongados tiempos de espera en los paraderos de ruta. La ciudad de Bogotá con casi la misma población, tiene menos de la mitad de las rutas y vehículos que Lima.

- **Ausencia de Visión Empresarial para la explotación de las rutas de transporte público;** debido principalmente a que las “empresas de transporte” operan a modo de afiliadoras, “alquilando el uso de sus rutas autorizada” a personas individuales, propietarias de vehículos, quedando por tanto la operación del servicio en la ruta a cargo del propietario individual. Esta falta de integridad y concentración de la operación genera que los vehículos asignados en la ruta compitan entre sí (por la excesiva cantidad existente) con el afán de poder captar la mayor cantidad de pasajeros posibles, lo que al mismo tiempo se refleja en las vías con congestión, baja de velocidad, inseguridad, altos costos del servicio en el viaje, y debilidad en la fiscalización de las rutas, además de significativos problemas ambientales.
- **Inapropiado parque automotor en el Transporte Público:** Los vehículos de transporte público son inapropiados para el servicio de transporte de pasajeros, este es el caso de las combis (Camionetas Rurales) que representan aproximadamente el 51% del total de vehículos autorizados para el transporte público, los cuales tienen capacidades muy limitadas, sin embargo operan en casi toda la red principal de la metrópoli. Los ómnibuses, a pesar de que son los más adecuados para brindar servicio de transporte público, por su alta capacidad y estabilidad, sólo representan el 13% de la flota total de vehículos autorizados. La gran cantidad de vehículos existentes (especialmente combis), saturan las principales vías de la ciudad generando altos niveles de congestión vehicular traducidos en enormes pérdidas de tiempo en los viajes. El tiempo promedio de viaje pasó de 35 minutos en 1990 a 45 minutos en el 2004, y se estima que llegará a 65 minutos en el 2025 (cifras del PMTU).
- **Sobresaturación de Flota en el Transporte:** Mientras la demanda de viajes en el transporte público de pasajeros creció en un 48% en 10 años, la oferta de



PERÚ

Ministerio
de Transportes
Y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Secretaría Técnica del
Consejo de Transporte de
Lima y Callao

“Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú”
“Año de la Consolidación Económica y Social del Perú”

vehículos lo hizo en un 350% en el mismo periodo., el 50 a 55% de la capacidad de los vehiculo esta ocioso. Más del 20% de los vehículos de transporte (10,000) prestan servicio no autorizados

- **Red Vial Inadecuada;** el crecimiento explosivo del parque automotor sobre las vías que hoy tienen a adecuarse a las necesidades, a generado en los últimos años proyectos de infraestructura vial, sin embargo aun seguimos autorizando numerosos vehículos que se dedicarán a la actividad del transporte urbano, todo ello satura las vías y afecta directamente a los ciudadanos. Nuestra **red vial urbana tanto de Lima como del Callao tiene una adecuada funcionalidad (8,000Km. de vías).** Sin embargo la reducción de la flota de buses “adecuados” ha generado que la demanda migre hacia el uso de taxis y moto taxis acrecentando el problema.
- **La congestión se explica, entre otros, por el exceso de flota de taxis y no por falta de infraestructura.** La Municipalidad planifica la inversión como si el problema fuera de demanda por vías urbanas.
- **No existe un esquema de financiamiento del mantenimiento de la red urbana.**
- **Parque Automotor del transporte Urbano en su mayoría Antiguo y Contaminante:** El déficit económico de los operadores de transporte público genera la falta de renovación de su parque vehicular (vehículos antiguos) y su mal estado de conservación, que unido a los demás aspectos mencionados, incrementa el riesgo de accidentalidad y los niveles de gases contaminantes que emiten. La edad promedio del parque vehicular es de aproximadamente 17 años, teniendo los buses una edad promedio de 21 años, mismos que generan altos costos de operación.
- **Índices de Accidentes de tránsito elevados:** En el Perú y así mismo en nuestra ciudad, los accidentes son la primera causa de muerte violenta. El 60% de los accidentes ocurre en el área metropolitana de Lima y Callao. En el periodo 2001 – 2008 Lima Metropolitana, pese a una tendencia de disminución de los accidentes de tránsito, el volumen de los accidentes por atropello casi duplican, pasando de 8,959 a 13,243. En promedio uno de cada cuatro accidentes es por causal de atropello. 7 de cada 10 personas muertas en accidentes de tránsito en Lima metropolitana mueren atropelladas. Los accidentes de tránsito, por su magnitud supera la imprudencia de los peatones.
- **La falta de integración en la planificación y gestión del transporte y tránsito de la ciudad,** esta reflejado en la variedad de instituciones dentro de las provincias que ven el tema de tránsito y transporte (en Lima se tiene a: EMAPE, GTU, PROTRANSPORTE, IMP, INVERMET, TRANSPORTE NO MOTORIZADO, MTC (DGTT, CNSV, CTLC), entre otros, esto agrava las condiciones de perspectivas de desarrollo y mejora del transporte público en Lima.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
Y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Secretaría Técnica del
Consejo de Transporte de
Lima y Callao

“Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú”
“Año de la Consolidación Económica y Social del Perú”

- **Proliferación de Vehículos Ligeros en el Transporte Urbano:** El surgimiento de nuevos e inadecuados modos de transporte como consecuencia de la ineficiencia del sistema de transporte actual: autos colectivos – mototaxis. La falta de una definición política sobre el futuro de estos nuevos modos hace que se fortalezca y acreciente.

¿Cómo percibe el ciudadano el servicio de transporte?

El ciudadano común percibe el servicio de transporte, como:

- Inseguro, con una alta tasa de accidentalidad, principalmente asociada al transporte público.
- Generador de polución y contaminación ambiental, generados por la emisión de gases contaminantes por parte de los vehículos de transporte público, que incurre en enfermedades respiratorias, de la piel y la vista, entre otros.
- Causante de congestión vehicular, la cual satura las vías y alarga los tiempos de desplazamientos.
- Un servicio de transporte público mediocre, faltar de calidad en el servicio y confort (por la antigüedad y estado de conservación de los vehículos), con un pésimo trato personal por parte de los operadores (conductor y cobrador), así como, poco confiable en el servicio (altos tiempos de viaje, variación de los recorridos de las rutas, entre otros).
- Servicio lento de baja velocidad y por ende caro con respecto a su tiempo de viaje.

Según los resultados de la encuesta realizada por Ipsos Apoyo, Opinión y Mercado S.A. y publicado por el diario El Comercio (del 20.06.2010), el 51% de la población considera que el “ordenamiento del transporte/tráfico” es el segundo problema más crítico en la ciudad de Lima, después del tema de la “delincuencia” y el 14% de los encuestados señala que otro de los graves problemas de Lima es la “infraestructura vial y estado de pistas y veredas”.

¿Qué Hacer?

Según el Inciso 7, del Artículo 159 del Capítulo IV, Título III de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, los alcaldes provinciales, en forma resumida, tienen como responsabilidad regular y supervisar el transporte público, los taxis y mototaxis, la señalización, semáforos, y el tránsito de los peatones. Promover y regular los terminales terrestres, verificar y controlar el funcionamiento de vehículos automotores a través de las revisiones técnicas. Deben ejecutar o concesionar autorizaciones y permisos de operación para la prestación de las distintas modalidades de servicios públicos de transporte de pasajeros y carga, de ámbito urbano e interurbano.

Ante todo las autoridades municipales de las dos provincias (Lima y Callao) deben tener claro que el trabajo deberá ser conjunto dado que ambas provincias constituyen la capital de la nación, y en tal sentido deben armonizar criterios y definir políticas



PERÚ

Ministerio
de Transportes
Y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Secretaría Técnica del
Consejo de Transporte de
Lima y Callao

“Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú”
“Año de la Consolidación Económica y Social del Perú”

comunes que coadyuven a solucionar el problema, siendo necesario que se consideren aspectos importantes como:

- Brindar el servicio de transporte público urbano es responsabilidad de las autoridades Municipales, debiendo tener como objetivo el satisfacer las necesidades de movilidad de la población ayudando el desarrollo de la economía urbana. El servicio de transporte NO debe ser entendido como una forma para proveer trabajo y sustento económico de un sector de la población.
- El papel del peatón como elemento importante de la movilidad de la Ciudad, para lo cual se deben de invertir en infraestructura que promueva su adecuado servicio.
- Entender la unicidad que representa el territorio metropolitano. Búsqueda de una gestión común de transporte entre Lima y Callao.

CONSIDERACIONES A TOMAR EN CUENTA

En Políticas de Transporte Urbano:

- La necesidad de formular y definir la política nacional de transporte para ciudades (según clasificación que considere), concordada con su crecimiento sostenible. Misma que debe incluir los aspectos de desarrollo urbano, económico y ambiental.
- Es importante definir la visión de ciudad que se requiere para nuestra ciudad capital en el mediano y largo plazo (puerta de entrada y salida de nuestro país y principal centro gravitacional de la economía del país); así como de las principales ciudades del país.
- Dentro de la programación de inversiones, considerar y priorizar aquellas orientadas al transporte público masivo eficiente.
- Promover el Transporte inclusivo para las personas de menores recursos y discapacitados

En la Institucionalidad del Transporte Urbano:

- Reforzar la capacidad técnica para la planificación, administración y gestión del nuevo **Sistema de Transporte Público Masivo**.
- La MML ni la MPC no tienen un Plan Integral de Transporte y Tránsito Urbano, por lo que sus acciones se encuentran desvinculadas entre sí. La MML ni la MPC no han acogido las propuestas de inversiones señaladas en el Plan Maestro de Transporte Urbano para Lima y Callao (MTC/JICA), ambas vienen trabajando de manera independiente con el Plan Metropolitano que posee, sin embargo este último plan ya perdió vigencia en este año. **Se propone que la MML y la MPC utilicen formalmente el PMTU**, manteniéndolo actualizado y vigente a los cambios que viene sufriendo la ciudad.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
Y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Secretaría Técnica del
Consejo de Transporte de
Lima y Callao

“Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú”
“Año de la Consolidación Económica y Social del Perú”

- Simplificar la estructura institucional relacionadas a tránsito y transporte de la MML y MPC, buscando en el mediano plazo la creación de una **autoridad única de tránsito y transporte para las provincias de Lima y Callao**. Para tales fines considerar los resultados y experiencia del vigente Consejo de Transporte de Lima y Callao y su Secretaría Técnica (adscrita al MTC), creada en 1997, como paso previo para la inminente creación de la autoridad autónoma. Los principales temas urgentes que deben evaluarse en el marco del Consejo de Transporte de Lima y Callao son:
 - La integración de los modos de transporte rápido masivos (pronto a inaugurarse) en términos de tarifa y operación del servicio (entre El Metropolitano, el Tren Eléctrico y sus rutas alimentadoras),
 - Política unificada entre la MML y MPC para el ordenamiento de las rutas y la reducción del parque automotor del transporte público (buses., microbuses y taxis); así como la racionalización de las rutas de interconexión entre Lima y Callao.
 - Implementar un sistema de gestión de tránsito para Lima y Callao (medida urgente propuesta por el Plan Maestro de Transporte Urbano),
 - Acciones concordadas e integradas para la disminución de los accidentes de tránsito.
 - Programación de inversiones concordadas en materia de infraestructura vial entre el gobierno central y local.
 - Impacto del transporte de carga generados por las inversiones en el Puerto y Aeropuerto sobre la red vial urbana y su movilidad.

Temas que involucran la participación directa de las autoridades de la MML, MPC, MTC, MEF y PNP, cuyos titulares son miembros del indicado Consejo de Transporte de Lima y Callao).

- Implementación del **Plan Maestro de Transporte Urbano para el Área Metropolitana de Lima y Callao**. Buscar el compromiso de las autoridades de Lima y del Callao para la evaluación, actualización e implementación de los proyectos que se encuentran contenidos en el Plan Maestro (2005 – 2025)
- Contar con estabilidad jurídica de las concesiones.

En Materia de Infraestructura Vial:

- Consolidar las acciones para la operación del Sistema Integrado de Transporte Público Masivo, tal cual lo establece el Plan Maestro de Transporte Urbano de Lima y Callao 2005-2025 (MTC/JICA):

www.ctlc-st.gob.pe

Av. Arequipa Nº 810
Piso 9, Oficina 903
Lima 01 Perú
(511) 433-2968
(511) 433-3661



PERÚ

Ministerio
de Transportes
Y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Secretaría Técnica del
Consejo de Transporte de
Lima y Callao

“Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú”
“Año de la Consolidación Económica y Social del Perú”

Corredores Segregados de Alta capacidad

- ⇒ Fortalecer la operación de El Metropolitano (COSAC I)
- ⇒ Promover y priorizar las obras de los 12 corredores con vías segregadas para buses:
 - **Carretera Central – Nicolás Ayllón – Grau – Venezuela (Corredor Este – Oeste)**. Con fondos de una segunda donación del JICA, el MTC ha entregado a las MML y MPC el Estudio de Factibilidad de este corredor (agosto 2007).
 - **Corredor de la Av. Brasil,**
 - **Corredor de la Av. Angamos,**
 - **Corredor de la Av. La Molina,**
 - **Corredor de la Av. Universitaria Sur,**
 - **Corredor de la Carretera Callao – Canta,**
 - **Corredor de la Av. Néstor Gambetta,**
 - **Corredor de la Av. Javier Prado,**
 - **Corredor de la Panamerica Norte**
 - **Corredor Panamerica Sur**
 - **Corredor de la Av. Universitaria,**
 - **Corredor de la Av. Tomás Valle**

Tren Eléctrico:

Finalizado el tramo 1 del Tren Eléctrico, la propuesta actual es apostar por la continuidad en la implementación de sistemas masivos de transporte de pasajeros, en ese sentido los próximos proyectos deben prioriza las siguientes rutas:

- ⇒ Priorizar la licitación para las obras pendientes de la Línea 1: Grau – San Juan de Lurigancho (13 Km)
- ⇒ Priorizar la construcción de las Líneas del Tren pendientes y que se señalan en el Plan Maestro de Transporte Urbano para Lima y Callao, entre ellos:
 - a.) Línea 2 : Ate Vitarte – Callao (29 Km),
 - b.) Línea 3,; Av. Javier Prado Este – Av. Javier Prado Oeste (28 Km)
 - c.) Línea 4,; Av. Javier Prado – Panamericana Norte, vía el Aeropuerto del Callao (14.5 Km)
- Revisar los planes de mitigación de la implementación de los proyectos del Sistema de Transporte Público Masivo (corredores de Buses y Tren Eléctrico).

En la operación del servicio:

- Racionalización / reestructuración progresiva de las rutas de transporte público: (Se debe partir de una política unificada entre las provincias de Lima y Callao. Construcción de un nuevo Plan de Rutas de Interconexión Lima y Callao).



PERÚ

Ministerio
de Transportes
Y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Secretaría Técnica del
Consejo de Transporte de
Lima y Callao

“Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú”
“Año de la Consolidación Económica y Social del Perú”

- ⇒ Iniciar un proceso gradual de racionalización de rutas de transporte urbano en áreas de mayor saturación, así como la racionalización de las rutas de interconexión entre Lima y Callao.
 - ⇒ Reducción en la longitud de las rutas excesivamente largas adecuándolas a mercados diferenciados.
 - ⇒ Retirar los vehículos tipo Camioneta Rural de los principales ejes de la Ciudad, circunscribiéndolas a áreas urbanas limitadas y preferentemente periféricas
 - ⇒ Promover un Régimen de Gestión Común entre Lima y Callao para lograr gestionar las rutas que interconectan estas dos provincias. La autorización unilateral de las provincias de hecho afecta los proyectos de modernización de transporte que cada una de ellas puede establecer.
- Fiscalizar las revisiones técnicas de los vehículos.

En cuanto a Parque Automotor: Promover

- Tren Urbano y buses articulados en los corredores de alta demanda.
- Buses estándar y microbuses en corredores secundarios y alimentadores
- Bicicletas y peatones en viajes cortos y alimentadores
- Eliminación progresiva de vehículos obsoletos y de baja capacidad (Combis y Custer). Cuantificar e impedir el crecimiento de la cantidad de vehículos que operan actualmente en transporte público (en sus diferentes modos).
- Modernizar la flota vehicular del transporte público, acorde a la configuración de un vehículo patrón, el cual deberá definir las características del ómnibus para Lima, sobre aquellas rutas que no serán materia de tratamiento especial como en el caso del Metropolitano o COSAC, o corredores complementarios seleccionados y promoviendo el uso de combustible limpio (GLP, GNV).
- Congelar la flota de transporte público y sólo autorizar la sustitución por vehículos patrón (estándar).
- Regular que todo vehículo que se incorpore al servicio sea de propiedad de la Empresa Concesionaria.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
Y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Secretaría Técnica del
Consejo de Transporte de
Lima y Callao

“Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú”
“Año de la Consolidación Económica y Social del Perú”

En Materia de Gestión del Transporte Público:

- El liderazgo institucional del transporte urbano debe estar personificado en el Alcalde.
 - El Transporte público debe estar como primera prioridad en la agenda municipal.
 - Aprobar el Vehículo Patrón y estándar de carácter técnico para los vehículos de transporte público.
 - Racionalizar, Optimizar y regulación del Transporte Paratransito: Taxis, Mototaxis, y Taxis Colectivos
- ⇒ El servicio del Mototaxi: si bien es un tema de manejo distrital, la MML ha dictado una norma marco sobre este servicio; sin embargo es de necesidad la emisión de normas complementarias que regulen aspectos como; años de antigüedad de flota, cantidad de pasajeros, tipo de combustibles, entre otras. Actualmente es un problema para todos los distritos que lo han admitido, ellas evidencian problemas de congestión, seguridad y accidentes de tránsito.
- ⇒ Eliminación progresiva de vehículos menores (mototaxis) en áreas urbanas, en tanto se haga eficiente el servicio del sistema de transporte público. En áreas periféricas, el servicio deberá continuar pero bajo fiscalización permanente; ya que en estas zonas este servicio es el único modo de transporte de la población.
- ⇒ Construcción de una base de datos de flota de mototaxi y cruce de información interdistritales.
- ⇒ El reordenamiento del servicio de Taxis: Urge su formalización, regulación y fiscalización. No resulta atractivo formalizarse pues los informales igualmente operan en la ciudad.
- ⇒ En el servicio de los Taxi-Colectivo, es necesario crear un marco normativo a nivel municipal provincial que organice, ordene y de seguridad (a los usuarios). Este servicio se adopta en determinadas horas del día, en distintas zonas de Lima, en algunos casos, en condición de privilegio sobre el transporte público. Un claro ejemplo de este privilegio lo tienen las distintas rutas de Auto Colectivos, que circulan por la Vía Rápida de la Av. Paseo de la República, y otros servicios que tienen también acceso al Centro Histórico de Lima. El auto colectivo debe ser visto como una alternativa al uso del auto privado o taxi, más que una competencia para el transporte público masivo.
- ⇒ Incentivar el uso de GLP – GNV en Taxis y Mototaxis



PERÚ

Ministerio
de Transportes
Y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Secretaría Técnica del
Consejo de Transporte de
Lima y Callao

“Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú”
“Año de la Consolidación Económica y Social del Perú”

- Mejorar la Red Vial Metropolitana para el transporte de carga y su relación con el Puerto y Aeropuerto de la ciudad.
 - ⇒ El Transporte de Carga, es un problema que urge atención pues el crecimiento portuario, que vincula el crecimiento económico del país, generara mayor presión sobre la red urbana por el desplazamiento de vehículos de transporte de carga, limitando la movilidad de las personas.
 - ⇒ Evaluar e implementar si así conviene las propuestas que vayan resultando del estudio de “Puerto – Ciudad”, que la CAF esta financiando para el MTC, con la supervisión de la OPP-MTC.
 - ⇒ El Transporte de Carga de las zonas del Callao (puerto del Callao, Aeropuerto y Refinería) hacia las otras ciudades debe evitar cruzar por las áreas de congestión de tránsito urbano. Debiendo, según el PMTU:
 - a) Callao a la dirección norte; pasar por la Av. Néstor Gambetta
 - b) Callao a la dirección este, pasar por la Av. Tomás Valle, Anillo Vial y Autopista Ramiro Prialé
 - c) Callao a la dirección Sur; pasar por la Costa Verde.
- Implementar Terminales Terrestres Interprovinciales: Creación de terminales Interprovinciales terrestres municipales

En Materia de Gestión del Tránsito:

- Declarar en **emergencia la red vial de Lima**, para luego implementar un programa de gestión del tráfico en las vías más saturadas (pico y placa), restringir el horario de acceso a la ciudad de vehículos pesados (camiones de mas de 3 ejes y ómnibuses interprovinciales)
- **Capacitar al personal municipal** vinculado a la administración del transporte y el tránsito en la ciudad.
- **Priorizar la circulación del transporte público en las vías**, considerando que es el que usa el 80% de la población. En ese mismo sentido, se debe reducir poco a poco la circulación de unidades de transporte público en vías rápidas como la Panamericana.
- **Restaurar el carácter de las vías rápidas y expresas**, eliminando los cruces a nivel y semáforos en las carreteras que atraviesan la ciudad.
- **Implementación de un Sistema de Semáforos Inteligentes** en las principales vías congestionadas de Lima.
- Implementación del **Plan Nacional de Seguridad Vial** en el ámbito de Lima Metropolitana.
 - ⇒ Construir e implementar, dentro del marco del Plan Nacional de Seguridad Vial, una base de datos sistematizada y actualizada de accidentes de tránsito dentro del área urbana de Lima y Callao



PERÚ

Ministerio
de Transportes
Y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Secretaría Técnica del
Consejo de Transporte de
Lima y Callao

“Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú”
“Año de la Consolidación Económica y Social del Perú”

- ⇒ Implementar un Sistema de Monitoreo de Accidentes de Tránsito, que permita las acciones de intervención y mitigación de los Puntos Negros de Accidentes de Tránsito de la ciudad (tal como lo señala el Plan de Administración de Tránsito para Lima y Callao – JICA/2007) .
- ⇒ Implementación de “Tolerancia Cero” en el Área Metropolitana de Lima, que permita inspecciones de la flota vehicular de Transporte Urbano y acciones de seguridad vial.
- ⇒ Implementar un Programa de Educación y cultura vial, no solo en los centros educativos sino también en los centros laborales.
- ⇒ Promover la ley de sanciones para el peatón (imprudencia).

En Materia de Gestión Empresarial de los Transportistas:

- Determinar estrategias adecuadas respecto a las empresas de transporte que actualmente operan en la ciudad, bajo la tendencia de generar consorcios. El objetivo debe ser reducir la cantidad de empresas, ayudándolas a convertirse en consorcios.
- Promover una nueva estructura empresarial para el transporte público y la posición del personal de conductores, cobradores y personal auxiliar dentro del nuevo sistema (remuneración del servicio por kilómetro, entre otros).