

## AYUDA MEMORIA PROBLEMÁTICA NACIONAL EN EL SECTOR TRANSPORTE

La problemática en el sector transporte inicia principalmente con la publicación del Decreto Legislativo N° 651 el cual establece la libre competencia en las tarifas de servicio público de transporte urbano e interurbano de pasajeros en todo el país. Dicha problemática se agrava cuando establecen la libre importación de vehículos usados. Asimismo, debido al desempleo existente el poblador utilizó como válvula de escape al servicio de transporte. Con el paso de los años no se han establecido políticas eficientes que mejoren dicha situación con la consiguiente pérdida de horas hombre como producto del tráfico en las grandes ciudades.

Las consecuencias de estas y otras medidas de desregulación se reflejaron en una problemática que aceleró el caos en los servicios de transporte urbano, caracterizado por: el parque automotor se incrementó de 605,550 vehículos en 1990 a 1'349,510 vehículos en el 2005; aceleración de la obsolescencia progresiva del parque automotor, debido a que aproximadamente el 80% de los vehículos se habían incorporado como vehículos usados, con el consiguiente incremento de la contaminación ambiental y accidentes de tránsito; sobreoferta, informalidad, atomización y precariedad del transporte público de pasajeros, congestión vehicular en las grandes ciudades con la consecuente pérdida de horas/hombre y desperdicio de combustible (sobre combustión). A partir del año 2001 se empezó a revertir esta tendencia como consecuencia de la expedición de los Decretos de Urgencia N° 079-2000 y 140-2001, que prohibieron la importación de vehículos usados de determinadas características.

El deficiente transporte público y el caos vehicular impacta en la calidad de vida y genera pérdidas en actividades económicas en Lima, Arequipa, Cajamarca y las principales ciudades del país. Se estima que, un ciudadano pasa 254 horas o 10 días por año "atrapado en el tráfico". Este tiempo reduce la productividad del trabajador, genera estrés, pero el deficiente transporte público también golpea la economía, más cuando "la eventualidad que retrasa el desarrollo de las actividades obliga a optar por un transporte público más caro".

Últimamente el gobierno ha empezado a tomar con relativa importancia la solución de esta problemática que nos aqueja año tras año. Todo esto a través del establecimiento de políticas que coadyuven a mejorar el problema. En el año 2019 sale publicado el Decreto Supremo N° 012-2019-MTC, con el cual se aprueba la Política Nacional de Transporte Urbano. Dentro de lo resaltante de dicho Decreto se establece la situación futura deseada y el marco de políticas y planes nacionales y sectoriales, así como las orientaciones de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), las recomendaciones de la OCDE, se plantearon cuatro objetivos prioritarios con sus respectivos indicadores: 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.

Según cifras del Observatorio Nacional de Seguridad Vial en los años 2021-2022 se registraron como consecuencia de siniestros viales la cantidad de 5773 fallecidos y 3892 lesionados. Dentro de las causas más frecuentes de los accidentes se encuentran: El exceso de velocidad (23,9%) y la invasión del carril maniobras no permitidas (20,5%) fueron las causas más frecuentes que ocasionaron los accidentes de tránsito, seguidos de la impericia del conductor (18,1%).

Que, el transporte urbano del país generalmente se realiza con características de ineficiencia, baja calidad, especialmente el transporte público, elevados tiempos de viaje, altos costos de transporte, inseguridad, limitaciones de acceso para determinados usuarios y zonas de las ciudades; ocasionando además externalidades negativas con elevados niveles de siniestralidad, de emisiones y contaminantes atmosféricos, y congestión vehicular; situaciones que comprometen la calidad de vida de los habitantes, la

productividad y competitividad de las ciudades; y se traducen en un elevado costo social, generando un problema público que requiere ser atendido;

#### **Informalidad del transporte urbano**

El concepto de informalidad está relacionado al incumplimiento normativo, 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.

La informalidad genera un conjunto de situaciones que contribuye en gran medida a agudizar la problemática del transporte urbano, puesto que: compite con ventaja sobre los servicios formales al no incurrir en todos los costos de transporte (personal, mantenimiento de unidades, seguros, etc.), promueve la sobreoferta de transporte, opera vehículos sin cumplir con las exigencias técnicas y de seguridad para el servicio, fomenta la guerra del centavo, no cumple frecuencias ni rutas definidas y otros que afectan negativamente el ordenamiento del transporte urbano.

Siguiendo lo establecido en la Política Nacional de Transporte Urbano (PNTU) 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 movilizarse 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:** 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 movilizarse sin ningún tipo de discriminación.

P. LARSA 1