

# Desafíos del transporte sostenible en Lima

A consecuencia de la pandemia, se incrementó sostenidamente el uso de la bicicleta en Lima. Una de las razones de su aumento fue evitar el contagio de la COVID-19, pero ahora ya forma parte de la vida de los limeños, pues, según un reciente estudio de la Municipalidad de Lima Metropolitana, el 51% de ciudadanos tiene una bicicleta en casa y el 19,9% la usa como medio principal de transporte.

De otro lado, también existen otros vehículos no motorizados que se están usando en algunas zonas de la capital, como los scooters, bicimotos y motos eléctricas.

De acuerdo con el Instituto de Investigación y Desarrollo de Comercio Exterior de la Cámara de Comercio de Lima (Idexcam), en los primeros tres meses del año se importaron 3.906 scooters eléctricos por US\$ 1,3 millones, 211% más que en el mismo periodo del 2021, mientras que se adquirieron 2.388 unidades de motocicletas eléctricas por US\$ 1,3 millones; y 1.065 unidades de bicimotos eléctricas por US\$ 365.000 (ver cuadro).



Tipo de productos	2019	2020	2021	2022
Bicicleta	67.157	20.959	237.719	50.565
Bicicleta eléctrica	242	7	1.078	1.012
Bicimoto eléctrica	991	441	3.868	1.065
Motocicleta eléctrica	6.238	5.459	6.164	2.388
Scooter eléctrico	1.796	806	1.257	3.906

Fuente: SUNAT

Elaboración: IDEXCAM

No obstante que el aumento del uso de bicicletas y bici motos y motos eléctricas es una buena noticia, pues no emiten dióxido de carbono, este cambio en las tendencias de uso de medios personales de transporte también necesita un acompañamiento de políticas de los municipios para ampliar la red de ciclovías y seguridad a los peatones y ciclistas en Lima, pero sobre todo para incentivar la movilidad sostenible en todas sus directrices.

## Casi 300 kilómetros de ciclovías en Lima

En ese sentido, la representante de la Municipalidad Metropolitana de Lima, Jenny Samanez, sostiene que en los últimos dos años se avanzó mucho en la implementación de la red de ciclovías en Lima, que pasó de 197 kilómetros (km) en el 2019 a casi 300 km en la actualidad.

“El objetivo es que a fines de este año podamos pasar los 320

km de ciclovia. Gracias a la Cooperación Alemana y a la donación no reembolsable que ya recibió la Municipalidad de Lima por casi S/ 100 millones se van a ejecutar 114 km más de ciclovías hasta el 2024”, adelanta Samanez.

Sin embargo, anota, la brecha de ciclovías en la capital, de acuerdo con un estudio del Banco Mundial, es de más de 800 km.

En ese sentido, uno de los grandes retos en la ciudad de Lima es la integración de las vías. Al respecto, Jenny Samanez, precisa que todas las ciclovías tienen como criterio principal para su implementación, que estén conectadas a las ya existentes, que estén conectadas a centros atractores de viajes –como la Línea 1 del Metro, las estaciones del Metropolitano y Corredores– y que también estén conectadas con colegios, universidades, centros comerciales, hospitales, grandes mercados, etc.

## **¿Cómo hacer sostenible el transporte público?**

Para la directora de Lima Cómo Vamos, Mariana Alegre, todavía son insuficientes los avances que se han dado en la ciudad en cuanto a movilidad sostenible. “La pieza más importante del sistema de transporte y movilidad tiene que ver con el transporte público y no vemos que avance mucho ese camino en términos de servicio, de oferta. Todos estos retrocesos en torno a los colectivos informales y demás, no ayudan a que el sistema de transporte se preste de manera adecuada y en matrices energéticas más limpias”, comenta.

Asimismo, indica que, por el lado de la movilidad activa, bicicleta y caminata, la infraestructura para promover y propiciar la caminata no se viene dando de manera coherente o con alcance mayor, más allá de acciones concretas que se están dando con la Municipalidad de Lima o en algunos distritos que hay que aplaudir y promover para que continúen.

“La cuarentena y post pandemia ha generado que muchas más personas usaran la bicicleta para medio de transporte. Por lo tanto, esas ciclovías emergentes se han consolidado. Eso es algo positivo, pero siguen sin tomarse en cuenta otras medidas para proteger a los ciclistas como reducir las velocidades o diseñar mejor las vías para pensar en tener una ciudad cicloinclusiva”, explica.

En ese sentido, recalca que hay una serie de acciones que se pueden impulsar en transporte público, entre ellas, garantizar la fluidez del transporte de los buses, es decir, pensar en carriles segregados con accesos para la caminata o promover la multimodalidad, es decir, que uno pueda dejar la bicicleta estacionada y luego ir al Metropolitano para continuar el viaje. Y así, los ciudadanos eviten usar vehículos motorizados, que generan a su vez tráfico. “Ahí hay una oportunidad para que el transporte funcione, pero obviamente tiene que ser de calidad”, afirma.

## **Educación vial**

Otro gran reto es la educación vial en la capital. En ese sentido, Jenny Samanez, de la Municipalidad Metropolitana de Lima, manifiesta que tienen un programa llamado “Ciclista responsable”, a través del cual enseñan al ciclista a respetar

los semáforos, a darle pase a los peatones, a usar casco, e, incluso, les regalan cintillos fosforescentes.

A su vez, realizan operativos con la Policía y aplican multas, por ejemplo, para las motos lineales que ingresan a las ciclovías, donde la multa es de S/ 352 y para los autos que obstruyen las ciclovías, la cual asciende a S/ 540. Samanez sostiene que estos operativos los realizan principalmente en la zona norte de Lima, en las avenidas Universitaria, Perú y Túpac Amaru. “En dos horas la policía se queda sin papeletas de multa y las aplica a un promedio de 50 motos lineales”, agrega.

## **Autos eléctricos, la otra alternativa**

De enero a abril, la inmatriculación de vehículos eléctricos creció 130%, alcanzando las 744 unidades, con respecto a similar periodo del 2021. Cabe señalar que, con respecto al 2020. Las cifras obtenidas en 2022 son mayores en 400%. Para este año, se espera llegar a las 2.000 unidades, según datos de la Asociación Automotriz del Perú (AAP).

De esta manera, la penetración de estos vehículos eléctricos ha aumentado, pero aún es muy pequeña. Solo el año pasado, del total de vehículos livianos y pesados que se vendieron, el 0,8% fue eléctrico. Sin embargo, de enero a abril de este año ascendió a 1,3%, resalta el gerente de Estudios Económicos de AAP, Alberto Morisaki.

Morisaki refiere que esta demanda creciente responde al esfuerzo de parte de las empresas del sector automotor que están incursionando con nuevas marcas. Así también por la mayor conciencia de la población sobre los beneficios del uso de estos vehículos electrificados, no solo por el ahorro de combustible y mantenimiento, sino por la menor emisión de gases contaminantes y de efecto invernadero al medio ambiente, además que su autonomía ya no es un inconveniente, pues ahora es superior a los 400 km.

## **Políticas para promover autos eléctricos**

No obstante, se necesitan políticas públicas para incentivar su uso y el cambio hacia esta matriz energética. Dentro de algunas que propone la AAP están los incentivos tributarios y no tributarios, como, por ejemplo, reducir el IGV, los aranceles o el impuesto al patrimonio vehicular, además de aumentar los impuestos a los vehículos más contaminantes de combustión interna, así, los que contaminan más, pagan más, a través de un impuesto verde.

“Otros incentivos podrían ser un SOAT a menor precio, peajes reducidos, estacionamientos preferenciales para este tipo de vehículos y tarifas eléctricas reducidas para la carga de estos. También podría ayudar dar más años en la concesión o ampliar las vías de las empresas que presenten autos, taxis o buses eléctricos, además de cargadores públicos eléctricos, por ejemplo, etc.”, afirma Morisaki.

Siguiendo estas políticas, y de acuerdo con las proyecciones de la AAP, si el Gobierno logra incentivar el uso de autos

eléctricos, para el 2030 –de las ventas anuales de vehículos nuevos que se hagan en el país– el 30% podrían ser autos eléctricos.

### **El dato:**

La Municipalidad de Lima organizará la Cumbre Mundial de Movilidad Sostenible y Recuperación de Espacios Públicos del 21 al 23 de setiembre en el Hyatt Hotel, la cual contará con más de 120 invitados, entre entidades públicas y privadas, nacionales, como la Cámara de Comercio de Lima, e internacionales. El objetivo de esta cita es intercambiar experiencias con expertos y académicos del diseño e implementación de ciclovías, intermovilidad, educación vial y movilidad sostenible, recuperación de espacios públicos, entre otros, para trazar nuevos retos para la ciudad de Lima.