

“Plantear el desafío de la movilidad requiere un cambio de paradigma en la planificación urbana, fomentando ciudades compactas con uso mixto del suelo para mejorar la accesibilidad y reducir en general la necesidad de transporte. Atendiendo al propósito de la movilidad, que es facilitar el acceso a los destinos, actividades, servicios y bienes, la planificación urbana debería enfocarse en la persona, de modo que los parámetros funcionales finales (las razones del recorrido) se encuentren lo más cerca posible el uno del otro, reduciendo distancias y necesidades de transporte”.

UN-Habitat

Las consecuencias del sistema de transporte peruano:

- i. Las pérdidas económicas alcanzan el 1,5% del PBI (más de US\$800 millones):<sup>1</sup>
  - Se retrasa el crecimiento de la industria, disminuye la eficiencia y genera gastos al sector privado al provocar mayores costos de transacción.
- ii. Afecta la calidad de vida de los ciudadanos:
  - Al ofrecerles una movilidad poco digna y afectar la economía familiar de los más pobres (quienes al vivir más lejos no solo pasan más tiempo en el transporte sino que gastan más al tener que pagar varios pasajes para llegar a su destino).
  - En tanto limita su acceso a servicios básicos de salud, educación o empleo.
- iii. Atenta contra su integridad física:
  - En Perú, cada seis minutos ocurre un accidente de tránsito y cada diez minutos una persona resulta herida.<sup>2</sup>

## ¿Qué se necesita?

- Entender a la movilidad urbana como un derecho fundamental de la ciudadanía.
- Un sistema de transporte de calidad que sea integrado y multimodal,<sup>3</sup> ambientalmente sostenible, que priorice los viajes

1. Según cifras calculadas por Cruzada Vial.

2. Informe Cruzada Vial (2014).

3. Es decir, que cuente con distintos modos de transporte que se articulen entre sí.

***La experiencia es una gran maestra.***

*Exministros, viceministros, altos funcionarios y expertos comparten sus conocimientos a través de la iniciativa **Diálogos de Política Pública** para contribuir a un buen gobierno.*

*Las recomendaciones son todas técnicamente solventes y políticamente viables.*

peatonales, la bicicleta y el transporte público y, sobre todo, que sea digno.

- Desincentivar el uso del auto privado, redirigiendo las inversiones hacia medios masivos de transporte y no motorizados.
- Reconocer la relación entre la movilidad urbana y el desarrollo urbano para diseñar instrumentos de planificación que consideren ambos aspectos.

- Implementar mecanismos para que la tarifa del boleto de viaje resulte asequible y justa para los ciudadanos.
- Crear un organismo de control de calidad del servicio, que vele por el cumplimiento de las responsabilidades de los operadores y defienda a los usuarios.

*Desarrollar e implementar medidas de ingeniería y gestión de tránsito para reducir al mínimo los accidentes de tránsito y muertes en pistas y carreteras*

## ¿Cómo logramos esto?

*Desarrollar e implementar una articulación institucional eficiente para el sector del transporte y la movilidad del país*

- Generar una adecuada institucionalidad y la distribución de competencias de manera organizada y complementaria.
- Crear la autoridad única del transporte y movilidad para la gestión de zonas conurbadas o áreas regionales o metropolitanas, en especial para el caso de Lima y Callao.
- Crear el fondo de financiamiento del sector que permita implementar proyectos de transporte y movilidad en todas las ciudades de nuestro país.

- Asignar recursos suficientes para atender el gran problema de salud pública que implican los accidentes de tránsito en el país y la atención a las víctimas y sus familias.
- Incrementar la exigencia de requisitos para la obtención de licencias de conducir.

*Apoyar el desarrollo de sistemas de transporte público de calidad y estrategias de movilidad sostenible en las ciudades*

- Facilitar la modernización del parque automotor y propiciar el uso de energía más limpia, reformando la asignación de impuestos a los combustibles más contaminantes y a los vehículos más antiguos, que desincentiven su consumo y uso.
- Implementar mecanismos para facilitar la captura de valor urbano e implementar políticas de desarrollo orientado al transporte (DOT).

*Otorgar al sistema de transporte público la categoría de servicio público esencial*

- Desarrollar el instrumento legal que viabilice la declaración del servicio de transporte público de pasajeros como un servicio público de carácter esencial.

## *La movilidad urbana como un derecho*

Las condiciones deplorables en que se encuentra el sistema de transporte de nuestro país afectan la economía, retrasan el crecimiento de la industria, disminuyen la eficiencia y generan gastos al sector privado al provocar mayores costos de transacción. Por otro lado, se estima que las pérdidas económicas que genera esta situación alcanzan el 1,5% del PBI (más de US\$800 millones)<sup>4</sup> y, sobre todo, afecta la calidad de vida de los ciudadanos al ofrecerles condiciones de movilidad poco dignas, ponerlos en riesgo de accidentes de tránsito, limitar su acceso a servicios básicos (empleo, educación y salud) y penalizar la economía de los más pobres. La liberalización excesiva del servicio, su desregulación así como la ausencia del Estado en asumir su rol como garante de un sistema de transporte público de calidad y de interconexión nacional, ha provocado un caos desproporcionado en la manera como se trasladan las personas y en cómo circulan las mercancías. Asimismo, la superposición de competencias y la diversidad de autoridades que actúan de forma fragmentada y dispersa sobre la movilidad y el transporte generan un estado de desarticulación que no permite emprender mejoras en el sector.

El entender la movilidad urbana como un derecho fundamental de la ciudadanía es el más importante cambio de enfoque a incluir en las políticas públicas sobre transporte y movilidad. En ese sentido, el sujeto de derecho es el ciudadano, el cual requiere trasladarse de un destino a otro, en un trayecto que debe realizar en condiciones dignas, que impliquen una adecuada cobertura y frecuencia para satisfacer las necesidades de acceso a las diversas actividades que desarrolla y oportunidades que se le ofrecen. Igual de importante es el cambio en la visión que se tiene de la movilidad, cuyo enfoque actual está dirigido a

4. Según cifras calculadas por Cruzada Vial.

*Implementar medidas que faciliten a los gobiernos locales disminuir la congestión, garantizar la fluidez de todos los modos de transporte en sus jurisdicciones y promover una mejor vialidad peatonal y ciclista*

- Promover la implementación de Centros de Control e Ingeniería del Tránsito en las ciudades.
- Reformar la institución de la Policía de Tránsito para definir sus competencias y ponerla al servicio de las jurisdicciones locales para el control del tránsito.

*Incentivar, promover e invertir en la implementación de programas de formación técnico-universitaria; así como desarrollar estrategias de educación ciudadana en movilidad, transporte y tránsito*

- Impulsar la formación de profesionales, técnicos y especialistas en el sector para lograr una nueva generación de profesionales en movilidad, transporte y tránsito.
- Desarrollar y aprobar una estrategia de educación y comunicación ciudadana que se focalice en los derechos y deberes de los ciudadanos en cuanto a la movilidad urbana sostenible y las reglas de tránsito.

priorizar la circulación de los autos privados, para redireccionarla hacia la priorización de acciones que tengan al peatón como el actor más importante de la movilidad quien, junto con el ciclista, constituyen la manera más eficiente de trasladarse en términos ambientales. En ese orden de ideas y dentro de la escala de prioridades, viene el transporte público (que traslada al mayor porcentaje de la población en las ciudades), el cual debe ser el receptor de las principales inversiones que sirvan para potenciar un sistema articulado multimodal. Así, también, la logística urbana, es decir el transporte de carga, debe ser considerada dentro del planeamiento general del sistema de transporte, por su importancia en el traslado de bienes e insumos; y, por último, la intervención sobre los requerimientos de los conductores de autos privados.

Otro factor clave es el impacto ambiental (contaminación del aire y polución sonora), que puede ser mitigado y prevenido con la implementación de políticas de movilidad que prioricen el uso de medios no motorizados (caminata y bicicleta), energías renovables y tecnología verde. Esto cobra aun más relevancia en el contexto de la firma del acuerdo de París en la COP 21, en el que los países acordaron salir del modelo basado en combustibles fósiles para migrar a una economía verde que sea sostenible en el tiempo. En tanto incluye estos nuevos elementos, la movilidad sostenible es el enfoque adecuado para la gestión del transporte, en tanto atiende a todas las personas, priorizando los medios de transporte de la manera más eficiente y con el menor impacto ambiental posible.

Así, el rol de la ciudadanía en este proceso de cambio de enfoques resulta clave, pues son ellos los usuarios de los sistemas de transporte en las ciudades. Resulta fundamental empoderar e involucrar a los ciudadanos para que exijan sus derechos y obliguen a las autoridades a cumplir con sus obligaciones y mandatos legales. Esto, a la vez de promover el cumplimiento de sus deberes ciudadanos —en tanto actores de la movilidad— y sus responsabilidades cívicas.

En cuanto a las ciudades, no debe pasar desapercibida la relación intrínseca entre la movilidad urbana y el desarrollo urbano. Para ello, los instrumentos de planificación urbana deben ser hoja de ruta, y el plan urbano de la ciudad, documento obligatorio de referencia para articular las políticas desde los diferentes niveles de gobierno y desde perspectivas multisectoriales. Esta relación no podrá ser potenciada si es que antes no se responde a la pregunta: ¿qué tipo de ciudad queremos tener? Esto es aun más importante cuando se comprende que la implementación de medios masivos de transporte y las decisiones de priorizar unos modos sobre otros tienen el poder de modular la ciudad, de darle una nueva forma. He ahí la importancia de una adecuada gestión de usos de suelo que permita retornar valor a la ciudad para invertir en mejoras de los espacios públicos, el transporte y, en suma, la vida urbana.

Por último, debe quedar claro que una buena política pública de transporte y movilidad sostenible impacta positivamente en la reducción de la pobreza y sirve para acortar las brechas de desigualdad. Naturalmente, los sistemas de transporte conectan y acercan a las personas entre sí y las llevan a acceder a distintas oportunidades; pero, también, una correcta planificación de estos sistemas puede priorizar la atención a las poblaciones más desfavorecidas y vulnerables para aliviar su condición de pobreza al insertarlas a la formalidad. Por ello es que las políticas de transporte, junto con las urbanas y las políticas de impacto social pueden configurar un potente frente de acción para mejorar la vida de millones de peruanos.

### *Desarrollar e implementar una articulación institucional eficiente para el sector del transporte y la movilidad del país*

**Objetivo:** Contar con instituciones fortalecidas, con competencias claras y que trabajen de manera coordinada para mejorar el transporte y la movilidad en el ámbito nacional.



Uno de los grandes retos identificados es la generación de una adecuada institucionalidad y la distribución de competencias de manera organizada y complementaria. Actualmente, las múltiples instituciones que, desde los distintos niveles de gobierno, tienen mandato sobre diferentes aspectos del transporte y la movilidad no trabajan de manera articulada y compiten entre sí. Esto desvirtúa los intentos de planificación del transporte tanto en el ámbito sectorial como en el de las ciudades. Así, debe quedar claro cuál es el rol de los ministerios (MTC, MVCS y MEF), de organizaciones rectoras de planificación como el CEPLAN, y el de otras entidades nacionales (como Proinversión y OSITRAN) en apoyo a la planificación y gestión de proyectos de movilidad en ciudades. Las necesidades asociadas al transporte y la movilidad deben institucionalizarse, y para ello se requiere contar con un marco legal que determine las competencias y responsabilidades claramente, pero también las políticas de financiamiento del sector. Adicionalmente, deben aclararse las competencias actuales para que, así, las instituciones se involucren en los ámbitos que les corresponden de acuerdo a ley. En la actualidad, no solo hay duplicidad de funciones, sino que hay actores que se involucran en espacios y fueros que no les corresponden.

Desde el Estado nacional, la política debe tender a facilitar y apoyar el trabajo de las autoridades municipales brindándoles asistencia, para que puedan desarrollar su trabajo de la mejor manera posible y así brindar mayor calidad de vida a sus ciudadanos. Esto implica cambiar la lógica de una planificación sectorial a una planificación territorial.

Sobra decir que también deben aclararse las competencias en los ámbitos regionales, provinciales y distritales y, de manera especial, definir las competencias en el Régimen Especial de Lima Metropolitana y su conurbación con el Callao. En cuanto a este último punto, resulta importante la conformación de la autoridad única para Lima y Callao y, también conjuntamente, evaluar los espacios de articulación urbana y regional para plantear soluciones de planificación del transporte y planificación

urbana que sean funcionales y respondan a sus necesidades. Por otro lado, es importante señalar lo exiguo que resulta el presupuesto que tiene asignada la Municipalidad Metropolitana para gestionar la capital del país, el cual debería ser aumentado para poder atender las necesidades de transporte y movilidad que cerca de 10 millones de habitantes demandan.

Junto con la aclaración de las competencias y la definición de un marco institucional apropiado, la gobernanza es también clave para garantizar la continuidad de las políticas de movilidad y transporte que son de largo aliento. Así, es menester lograr despolitizar las decisiones vinculadas a estos temas para reducir los conflictos políticos y lograr que estas continúen independientemente del gobierno nacional y local de turno. El sistema de transporte y las estrategias de movilidad son asuntos técnicos.

Así, también, es importante identificar y asignar las fuentes de recursos monetarios para la gestión de la movilidad urbana. Se necesita contar con una política de financiamiento y claridad en las reglas (puntos de equilibrio, plazos de gracia, modelos financieros, etc.), así como determinar y dimensionar los fondos requeridos para el desarrollo de la movilidad. No tiene sentido que, para poner en marcha proyectos de transporte urbano,<sup>5</sup> las instituciones del Estado (como el MEF) exijan autosostenibilidad cuando de lo que se trata es de fortalecer y generar un sector empresarial que sustituya el actual modelo comisionista-afiliador. Además, ya sea que se recurra a iniciativas privadas o a inversión pública, es importante que se evalúen los costos de oportunidad para el sector público, como los tiempos de evaluación, supervisión, y la falta de alineamiento con políticas y prioridades estatales. Así, también, deben evaluarse los mecanismos que permitirán el gasto público para que las regiones y ciudades puedan ejecutar sus proyectos de movilidad.

Además, de manera previa, es menester definir qué abarca el concepto de movilidad y

---

5. Que considera el bus como modo de transporte.

de transporte para, según ello, poder asignar las competencias y recursos de manera correcta. Hace falta una Ley de Movilidad que permita determinar los alcances de este concepto y engazarlos con la planificación urbana y otros sectores, a la vez que asignar definitivamente el derecho ciudadano a la movilidad y que establezca un Sistema Nacional de Movilidad. Finalmente, la ausencia de información clara y actualizada sobre indicadores del transporte y la movilidad convierte en una necesidad el contar con un Observatorio de la Movilidad.

### Propuestas:

- Elaborar y aprobar la Ley de la Movilidad Sostenible.
- Institucionalizar y definir las competencias de los organismos públicos relacionados con el sector del transporte y la movilidad sostenible.
- Crear la Autoridad Única del Transporte y Movilidad para la gestión de zonas conurbadas o áreas regionales o metropolitanas, en especial para el caso de Lima y Callao.
- Crear el Observatorio de la Movilidad, que produzca información y estadísticas claras y actualizadas para la toma de decisiones en transporte y movilidad.
- Crear el fondo de financiamiento del sector que permita implementar proyectos de transporte y movilidad en todas las ciudades de nuestro país.

## *Otorgar al sistema de transporte público la categoría de servicio público esencial*

**Objetivo:** Atender las necesidades de movilidad y transporte de los ciudadanos en condiciones eficientes, seguras, dignas y a un precio asequible y justo.

Al reconocer a la movilidad como un derecho y otorgarle al transporte público la categoría de servicio público esencial —que siempre debió tener—, se facilita el contexto para resolver los problemas de transporte y tránsito de las ciudades del país. Y es que, en tanto el transporte público no se considere un servicio público esencial continuarán las malas prácticas y las consecuencias negativas: por ejemplo, el no contar con una tarifa integrada, la imposibilidad de aplicar subsidios cruzados o la ausencia de un sistema multimodal. Resultado de esto son las altas cifras de insatisfacción con el transporte público. En el caso de Lima, el 49% lo considera uno de los principales problemas de la ciudad, y 64% se encuentra insatisfecho con este.<sup>6</sup> De la misma manera, en la ciudad de Huancayo, el 82% considera que su ciudad necesita de un nuevo sistema de transporte masivo.<sup>7</sup>

Por ello es que, partiendo del reconocimiento de su carácter como servicio público esencial, es que para la construcción de infraestructura, la implementación y mantenimiento de los sistemas de transporte se requiere una política clara de incentivos y subsidios (directos e indirectos). Vinculado a ello, un tema sensible es el de la tarifa, la cual debe ser accesible para que los usuarios puedan pagarla. A 2004, mientras que un usuario cuyo ingreso familiar apenas alcanzaba los S/.600 invertía casi 42,7% en movilizarse, otro usuario cuya canasta familiar superaba los S/. 7000 solo destinaba el 8,7% en trasladarse.<sup>8</sup>

Como se observa, la desigualdad es evidente, y por ello es que las políticas de transporte deben ser consideradas como estrategias para la lucha contra la pobreza y el acceso a oportunidades. Por ello, si lo que se busca es garantizar la calidad de vida, la fórmula que determine el valor del boleto de viaje debe considerar la capacidad de pago del usuario y contemplar la aplicación de subsidios

6. Encuesta Lima Cómo Vamos (2015).

7. Encuesta de opinión pública en Huancayo, Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES 2015).

8. *Plan Maestro de Transporte Urbano para el área metropolitana de Lima y Callao en la República del Perú* (JICA 2005).

en aquellos sistemas que así lo requieran. El objetivo es lograr una tarifa integrada en las distintas ciudades que cuenten con diversos modos de transporte organizados en un sistema, considerando variables como distancia, tiempo o número de trasbordos. De esta manera, se podrían plantear abonos temporales (días, semanas, meses y año), así como tarifas diferenciadas según segmentos (escolar, universitario, bomberos, policía, personas con discapacidad, adultos mayores, personas en situación de pobreza) y mecanismos de compensación tarifaria por recorridos largos.<sup>9</sup> El objetivo es incorporar el principio de equidad en la asignación del valor de la tarifa para, así, garantizar que el sistema de transporte mantenga su carácter de servicio público esencial.

Otro tema a evaluar es el monto y el tipo de inversión con que se financien los sistemas de transporte: cuándo debe optarse por inversión pública y cuándo por asociaciones público privadas. Así, también, se debe considerar el impacto de las grandes inversiones en los presupuestos públicos futuros. Pero, sobre todo, debe incorporarse el factor calidad en la operación de los sistemas de transporte. El buen servicio debe ser exigido y garantizado por el Estado, obligando a los privados a ofrecer un servicio de transporte de calidad a los ciudadanos.

Por ello, se requiere un organismo de control, una superintendencia —independiente de los concedentes— que pueda garantizar el adecuado cumplimiento de los estándares de calidad que se exijan a los operadores (privados y públicos) y fiscalice su desempeño. Desde esta institución se deberían implementar los mecanismos de control de calidad de los servicios prestados, así como hacer respetar las exigencias hechas a los inversionistas privados y los compromisos por parte del Estado. Será un fiscalizador de la operación.

9. Si bien los subsidios cruzados son útiles en los sistemas de transporte público, se debe tener en consideración que las poblaciones más pobres suelen estar asentadas en las zonas más alejadas y, por lo tanto, son las que realizan viajes más largos.

## Propuestas:

- Desarrollar el instrumento legal que viabilice la declaración del servicio de transporte público de pasajeros como un servicio público de carácter esencial.
- Implementar mecanismos para que la tarifa del boleto de viaje resulte asequible y justa para los ciudadanos.
- Complementar las condiciones de sostenibilidad financiera de los sistemas de transporte
- Crear un organismo de control de calidad del servicio, que vele por el cumplimiento de las responsabilidades de los operadores y defienda a los usuarios.

*Desarrollar e implementar medidas de ingeniería y gestión de tránsito para reducir al mínimo los accidentes de tránsito y muertes en pistas y carreteras*

**Objetivo:** Proteger la vida de las personas al disminuir los accidentes de tránsito.

Lamentablemente, nuestro país es el primer país de la región en muertes de niños y adolescentes, como indican representantes de la Organización Mundial de la Salud (OMS) en Perú. En el ámbito nacional, según el informe de Cruzada Vial,<sup>10</sup> cada seis minutos ocurre un accidente de tránsito y cada diez minutos una persona es herida en un accidente. Además, cada día, *más de diez personas mueren a consecuencia de la inseguridad vial*, y la tasa de muertos en accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes es de 15,9.<sup>11</sup> De hecho, el 49%

10. Informe Cruzada Vial (2014).

11. Ver: OMS, *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013. Apoyo al decenio de acción*. En: <<http://bit.ly/1TaoXEW>>.

de los heridos en accidentes de tránsito son personas menores de 25 años. La magnitud del problema lo convierte en un asunto de salud pública grave (OMS).<sup>12</sup>

Solo en Lima, ciudad que concentra la mayor cantidad de vehículos, en 2013 los accidentes de tránsito fueron 50.435, de los cuales 506 tuvieron víctimas fatales. El 71,5% de los accidentes en Lima fueron atropellos y, de estos, el 23% de conductores se dio a la fuga. Las secuelas de los accidentes no están cuantificadas, pero la cobertura de los seguros, los gastos médicos, los cuidados por ulteriores discapacidades y el impedimento de trabajar de las personas involucradas<sup>13</sup> suman una importante cifra en pérdidas monetarias, y ni qué decir de las emocionales. De acuerdo con el Ministerio de Salud, los accidentes de tránsito son la primera causa de carga de enfermedad en el país.<sup>14</sup>

El Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV), en su proyecto del Plan Nacional de Seguridad Vial 2015-2024, reconoce que los accidentes de tránsito aumentaron casi un 10% entre 2006 y 2011 (período de vigencia del Plan Nacional de Seguridad Vial 2007-2011); es por ello que se requiere de mayores recursos y acciones más efectivas para reducir la cantidad de accidentes y, por ende, las fatalidades y lesiones.

Para disminuir los accidentes de tránsito es menester gestionar con eficiencia el tránsito vehicular (y peatonal) y dar mantenimiento a las vías, asegurándose que estas no solo se encuentren en buenas condiciones, sino que cumplan los criterios mínimos de diseño vial y urbano. Junto con estas medidas, es obligatorio controlar el exceso de velocidad

(causa principal de los accidentes de tránsito) y pacificar el tránsito.<sup>15</sup> La implementación de políticas de Visión Cero con las que se logren vehículos seguros, vías seguras y usuarios seguros puede ser parte de las metas que desde los gobiernos subnacionales se planteen.

En cuanto a los vehículos, se hace obligatorio el contar con medidas de homologación vehicular, la inclusión de requisitos asociados a la seguridad del automóvil como bolsas de aire (*air bags*), la prohibición del manejo de vehículos con timón cambiado y de la importación de autos desechados. Así, también, debe ser una exigencia obligatoria el uso de la silla de seguridad para los bebés y niños pequeños. Por último, la mejora del sistema de revisiones técnicas es imprescindible. En paralelo, el sistema de seguros debe ser reforzado, de manera que ofrezca mayores coberturas y atenciones pero, a la vez, que desincentive el mal uso de los vehículos motorizados.

Al mismo tiempo, las vías deben pasar por auditorías viales periódicas, que den cuenta de los problemas de diseño e infraestructura. Así, la identificación y georreferenciación de puntos negros de accidentes de tránsito deben ser levantados y resueltos de manera inmediata. Actualmente, no se tiene certeza del número de accidentes de tránsito ni una clasificación de estos que permitan tomar medidas para evitar nuevos accidentes. Una posibilidad es capacitar a la Policía y a los serenos y brindarles el equipamiento necesario para que puedan registrar en detalle los accidentes de tránsito, *y así contar con una única base de datos que sea confiable para tomar decisiones.*

Por último, es necesario un adecuado control de la velocidad a través de fiscalización electrónica, así como contar con políticas de formación y educación ciudadana dirigidas a los ciudadanos desde la escuela y un mejor control de la expedición de las licencias de conducir. Las escuelas de

12. *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito – Resumen*. Ginebra: OMS, 2004.

13. En Lima se registraron 22.181 heridos en accidentes de tránsito en 2013 (Cruzada Vial 2014).

14. Velásquez, A. “La carga de enfermedad y lesiones en el Perú y las prioridades del Plan Esencial de Aseguramiento Universal”. *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública*, 26 (2): 222-231, 2009. Valdez-Huarcaya, W. et ál. “Estimación de la carga de enfermedad por muerte prematura y discapacidad en el Perú durante el 2008”. *Revista Peruana de Epidemiología* 2012; 16(2):01-09, 2012.

15. Para el caso de Lima, el 79% de accidentes fueron causados por conductores y el 17% por peatones, según cifras de la Policía Nacional del Perú recopiladas por Cruzada Vial (2014).



choferes, su profesionalización e inclusión de enseñanza en conducción no solo segura sino ecoeficiente, tendrán como resultado conductores más responsables y con mejores técnicas de manejo.

#### Propuestas:

- Asignar recursos suficientes para atender el gran problema de salud pública que implican los accidentes de tránsito en el país mediante la promoción de comportamientos saludables y la atención y recuperación de las víctimas.
- Brindar las facilidades para que los gobiernos locales puedan implementar soluciones tecnológicas en el control y fiscalización de velocidad vehicular.
- Financiar la capacitación y el equipamiento de las comisarías para que registren, georreferencien y clasifiquen los accidentes vehiculares, con el objetivo de evaluar el tipo de intervención a ser implementada.
- Incrementar la exigencia de requisitos para la obtención de licencias de conducir.
- Actualizar y mejorar los sistemas de multas de tránsito, así como el cobro efectivo de estas y la imposición de las sanciones asignadas.
- Declarar de carácter obligatorio la enseñanza de la seguridad vial y comportamiento ciudadano en el uso del transporte público.

### *Apoyar el desarrollo de sistemas de transporte público de calidad y estrategias de movilidad sostenible en las ciudades*

**Objetivo 1:** Promover y apoyar el desarrollo de sistemas integrales y multimodales de transporte público articulados para permitir

un mayor acceso de las personas a los servicios de su ciudad.

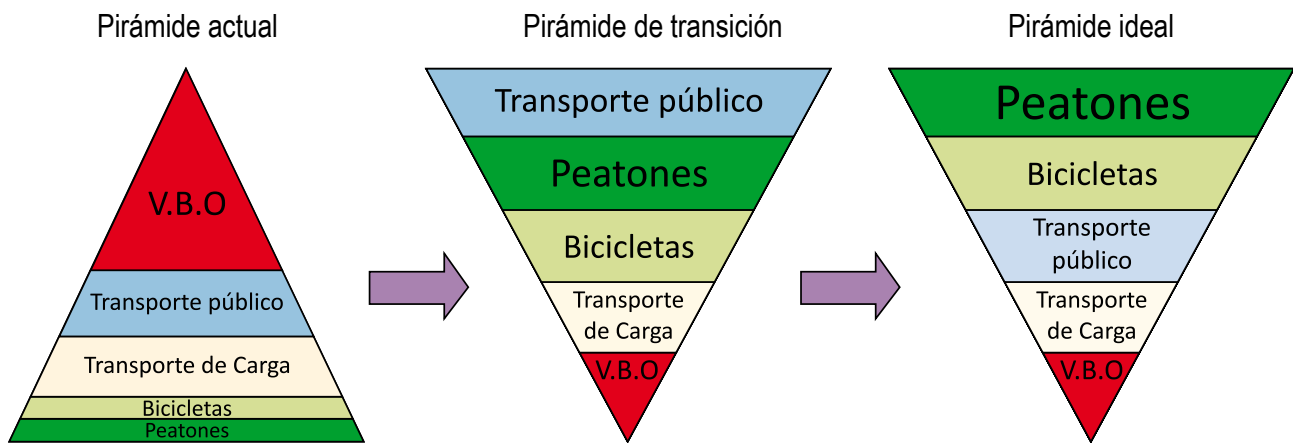
**Objetivo 2:** Otorgar la máxima prioridad a peatones, ciclistas y usuarios del transporte público en las políticas de transporte y movilidad sostenible.

**Objetivo 3:** Ofrecer alternativas seguras para el traslado de pasajeros por todo el país.

El crecimiento urbano de las ciudades no puede ser sostenible si estas no cuentan con un sistema de transporte público de calidad que las articule. El foco debe estar puesto en la accesibilidad a los distintos lugares de la ciudad y a las oportunidades que se ofrecen en ella; para ello, debe optarse por un sistema que esté diseñado de acuerdo con el perfil de demanda y sus características espaciales, de forma que garantice la cobertura y la integración, facilitando la transferencia entre los diferentes modos que en ella operen. Actualmente, el paradigma que ha liderado el desarrollo de las ciudades peruanas es aquel que guió a las ciudades norteamericanas, en las que el vehículo privado tiene una preeminencia excesiva y, por ello, las ciudades se han diseñado pensando exclusivamente en acomodar más vehículos en las pistas. Esto genera que las inversiones se dirijan, principalmente, a infraestructura vial automovilista y promuevan una mayor velocidad de los vehículos, incrementando el riesgo de accidentes y deteriorando el entorno urbano. Además, esta visión no considera que la cantidad de viajes en vehículos privados al día son mucho menos que los que se hacen en medios masivos y caminando, como se explicará más adelante.

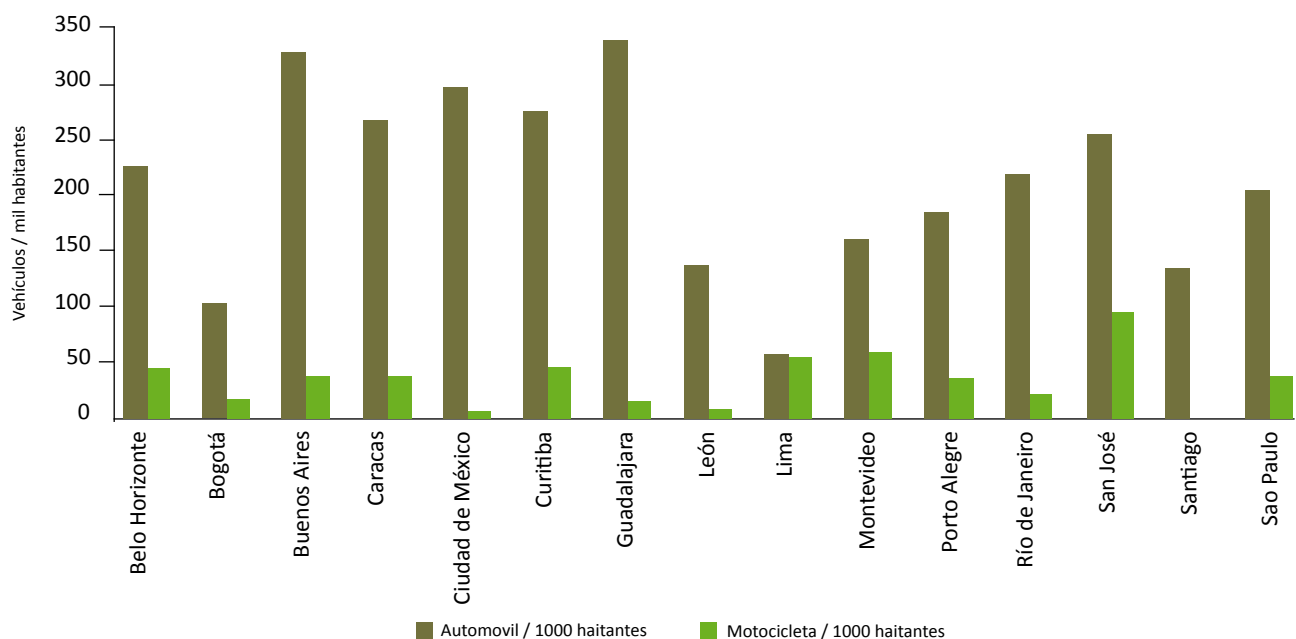
Este enfoque, demostrado en la experiencia urbana como equivocado, debe transformarse para poner en la punta de la pirámide de la movilidad a los peatones; luego, a los ciclistas; seguidos del transporte público, el transporte de carga y; finalmente, los medios individuales de transporte, como autos y motos. Esto implica un cambio en la priorización de los usuarios de la movilidad y una claridad en cuanto a la jerarquía de los modos de transporte, para que así los que son de menor capacidad alimenten a los que tienen mayor capacidad. Sin embargo, en el

Gráfico 1



Fuente: Juan Carlos Dextre en *Hoja de Ruta para una Movilidad y un Transporte Sostenibles en Lima y Callao al 2025* (Fundación Transitemos).

Gráfico 2. Índice de motorización de automoviles y motocicletas (2007)



Fuente: Observatorio de la Movilidad Urbana (CAF)

proceso de lograr una pirámide de movilidad que coloque en primer lugar al peatón, y considerando el atraso que existe en el Perú con respecto al transporte público es que desde el documento *Hacia una ciudad para las personas: propuesta hoja de ruta para una movilidad y un transporte sostenibles en Lima y Callao al 2025*,<sup>16</sup> se propone una pirámide intermedia, de transición, donde sea

el transporte público el que ocupe el primer puesto (ver gráfico 1).

En el caso de las ciudades peruanas y, a diferencia de otras ciudades de la región, tenemos la ventaja de contar con un índice de motorización relativamente bajo, a pesar del constante incremento del parque automotor nacional (que, en su mayoría, se concentra en la capital). El gráfico 2 muestra el comparativo entre ciudades de la región, en el que Lima figura como la ciudad que menos vehículos tienen por cada 1000 habitantes.<sup>17</sup>

16. Para mayor información, ver: *Hacia una ciudad para las personas: propuesta hoja de ruta para una movilidad y un transporte sostenibles en Lima y Callao al 2025* (Fundación Transitemos y otros). Disponible en: <<http://www.transitemos.org/wp-content/uploads/2013/10/Hacia-Una-Ciudad-para-las-Personas-Hoja-de-Ruta-al-2025-V-Final1.pdf>>.

17. "Observatorio de la Movilidad Urbana" (CAF). Disponible en: <<http://www.caf.com/es/temas/o/observatorio-de-movilidad-urbana/>>.

Si bien el parque automotor peruano tiene la perspectiva de aumentar, corresponde hacer que este crecimiento sea moderno, limpio energéticamente y seguro.

Según cifras de la Asociación Automotriz del Perú (AAP), a 2015 el parque automotor peruano estaba formado por 2.602.030 vehículos livianos y pesados y otros 2.675.558 vehículos menores (motos y trimotos). El total nacional era de 5.277.588. De estos vehículos, en Lima Metropolitana, Lima Provincias y el Callao se concentran 3.037.927, divididos en 1.785.554 vehículos livianos y pesados y, 1.252.373 de vehículos menores.

A la vez, y tal como se mencionó, en el caso de Lima (situación que se replica en las otras ciudades del país) el porcentaje de viajes diarios realizados en transporte colectivo es mucho mayor que el porcentaje de viajes realizado en vehículos privados (auto, taxi y moto).<sup>18</sup> La tabla siguiente muestra la distribución modal de los viajes diarios que ocurren en la ciudad de Lima.<sup>19</sup>

#### MODO DE INTEGRACIÓN DE TODOS LOS MODO

Modo	2012	
	N.º de viajes	Modo compartido
Caminar	5.416	24,3%
Bicicleta	77	0,3%
Motocicleta	107	0,5%
Auto privado	3.401	15,2%
Mototaxi	1.325	5,9%
Taxi	591	2,6%
Colectivo	333	1,5%
Combi	3.880	17,4%
Microbús	5.536	24,8%
Bus	1.248	5,6%
BRT	274	1,2%
Tren	74	0,3%
Camión y otros	44	0,2%
Total	22.308	100,0%

Fuente: Equipo de Estudio JICA (Encuesta de viajes en Hogares)

18. Las ciudades de Lima, México y Santiago son las que más utilizan el transporte público para moverse. Véase Observatorio de la Movilidad Urbana (CAF) en <<http://www.caf.com/es/temas/o/observatorio-de-movilidad-urbana/>>..

19. Actualización a 2012, *Encuesta de recolección de información básica del transporte urbano en el área metropolitana de Lima y Callao* (Lima: JICA, 2013).

Estos dos factores concentran una gran oportunidad que el país debe aprovechar: mantener alto el porcentaje de viajes en transporte público masivo y contener el crecimiento de los viajes en vehículos privados, al ofrecer un sistema de transporte de calidad y, a la vez, desincentivar el uso del auto privado (con medidas como cobros por congestión y peajes automatizados a través de chips en placas, gestión de estacionamientos y mejora de transporte público). Por su parte, es importante invertir el sistema de tributación asociado al combustible y al patrimonio vehicular. Actualmente, el combustible más contaminante cuesta menos que el menos contaminante y, de la misma manera, el vehículo nuevo está más gravado que el vehículo viejo, lo que dificulta la renovación del parque automotor. En ese sentido, el Estado debería dar incentivos y reducir las barreras para la importación de vehículos de transporte público a gas o los vehículos eléctricos o híbridos.

De otro lado, el escenario actual de transporte público está basado —en su mayoría— en un sistema comisionista-afiliador, en el cual las empresas que cuentan con la autorización para operar determinada ruta no tienen vehículos propios y, por tal razón, “afilian” a propietarios de vehículos cobrándoles una cuota por operar en la ruta. A su vez, los propietarios de vehículos contratan choferes, a quienes le pagan por pasajero, lo que da lugar a la “guerra del centavo”,<sup>20</sup> lo cual genera una competencia agresiva por el pasajero entre las unidades vehiculares, desincentiva el mantenimiento de los vehículos y fomenta el incumplimiento de las normas de tránsito, causando accidentes. Naturalmente, este sistema debe ser reformado y, aunque en la capital ha habido algunos esfuerzos, es necesario que desde el gobierno nacional se aprueben los instrumentos legales necesarios para que las ciudades peruanas cuenten con sistemas de transporte público debidamente organizados y se acabe con la informalidad y las mafias. De la misma manera, se debe clarificar la

20. Para mayor detalle sobre el sistema de transporte público, ver la investigación *La guerra del centavo* de Claudia Bielich, una mirada actual al transporte público en Lima Metropolitana (CIES, IEP 2009).

forma en la que se generan subsidios que son asumidos, hoy en día, por los privados (transportistas) como, por ejemplo, el actual medio pasaje o pasaje universitario.

Adicionalmente, los medios de transporte masivos deben ser promovidos por el gobierno nacional tanto en Lima y Callao como en las ciudades intermedias. Para ello, se debe propiciar la intermodalidad y facilitar las transferencias entre modos, así como garantizar coberturas y frecuencias adecuadas, que respondan a las necesidades de moverse de los ciudadanos.<sup>21</sup> Así, se busca generar ciudades más compactas<sup>22</sup> y policéntricas como parte del desarrollo urbano. El enfoque de estos sistemas debe estar basado en el usuario y su experiencia y, para ello, deben exigirse criterios mínimos de legibilidad y confort que ofrezcan un servicio con dignidad. Naturalmente, consideraciones en torno al medio ambiente y la elección de energías renovables por encima de los combustibles fósiles son obligatorias, más aun con el reciente acuerdo en París en el marco de la COP 21 y las evidencias claras de la generación de gases de efecto invernadero producto del transporte en las ciudades (en el caso de Lima, son el principal generador de CO<sup>2</sup> por sector, por encima de las emisiones del comercio y la vivienda, las industrias y los residuos sólidos<sup>23</sup>). Si a eso se le suman los factores que traerá consigo el cambio climático, corresponde promover los medios de transporte con las energías más limpias posibles. Para ello, es también necesario promover la industria nacional en el sector transporte, facilitando, por ejemplo, la industria de ensamblaje de buses destinados al transporte público.

Además, la articulación con los espacios públicos en la zona de influencia de los medios masivos de transporte es ineludible para poder desarrollar mejores ciudades. A la vez, promover las peatonalizaciones de centros históricos o de zonas con flujos peatonales elevados es una práctica que se ha demostrado exitosa en otras ciudades del mundo.

En ese sentido, se requiere implementar mecanismos relacionados con la planificación urbana y los usos de los suelos para poder facilitar la captura de valor urbano y poder implementar políticas de desarrollo orientado al transporte (DOT). Esto, con el objetivo de potenciar las inversiones realizadas en el sistema masivo de transporte para lograr una ciudad con mayor valor y que ofrezca una mejor calidad de vida para sus ciudadanos.

Por último, resulta clave diseñar el sistema de transporte interprovincial, posiblemente a través de la puesta en marcha de una red mixta de trenes y buses de la mano de una red de terrapuertos para viajes interprovinciales. Especial cuidado hay que tener con el “pasajero rural”, quien hasta el momento no tiene alternativas para trasladarse a un costo razonable a las estaciones principales para embarcarse en un bus interprovincial, y a quien hace falta una adecuada conexión entre el sistema de transporte local de su jurisdicción y el transporte interprovincial.

### Propuestas:

- Fomentar el uso del transporte público colectivo de calidad para aliviar la congestión en tanto se crean alternativas al uso del auto privado, aumentan la eficiencia y accesibilidad y se reducen las emisiones.
- Legislar los mecanismos necesarios para facilitar a los gobiernos locales la reforma del transporte público en sus jurisdicciones.
- Facilitar la modernización del parque automotor y propiciar el uso de energía más limpia, reformando la asignación de impuestos a los combustibles

21. Según la encuesta Lima Cómo Vamos 2015, la rapidez es el atributo más valorado del Metropolitano y el Metro de Lima.

22. Una ciudad es compacta cuando tanto las viviendas como los lugares de estudio, trabajo, comercios y servicios se encuentran concentrados en una zona delimitada, lo que facilita el traslado en medios no motorizados (caminata y bicicleta), así como en viajes cortos en transporte público.

23. *Plan Metropolitano de Desarrollo Urbano al 2035* (Municipalidad Metropolitana de Lima, 2014).



más contaminantes y a los vehículos más antiguos, que desincentiven su consumo y uso.

- Incentivar la importación de vehículos de transporte público a gas por medio de la eliminación del IGV y facilitar la importación de vehículos con tecnologías limpias, como los autos eléctricos o híbridos.
- Implementar mecanismos para facilitar la captura de valor urbano e implementar políticas de desarrollo orientado al transporte (DOT).
- Planificar y continuar la implementación de la red nacional que articule los distintos modos de transporte, para conectar a los ciudadanos de todo el país.

principales del país y que, además de generar pérdidas económicas, deteriora la calidad de vida de las personas. Lamentablemente, el enfoque pro automóvil privado presente por décadas en nuestro país ha llevado a una creencia generalizada de que la congestión se va a resolver con más vías. En ese sentido, se proponen como soluciones nuevos *by pass*, vías expresas o ampliaciones de carriles que se sumarán a los más de 24.500 kilómetros de vías nacionales del país<sup>24</sup> y a los otros tantos kilómetros de vías departamentales y rurales. Así, también, y como se indicó en el punto anterior, la tasa de motorización es aún baja y, a pesar de que, en los últimos dos años, las ventas de vehículos han disminuido en el país, la tendencia es que el parque automotor aumentará, por lo que la infraestructura y gestión vial deben estar preparadas para atender este mayor flujo de vehículos (ver gráfico 3).

*Implementar medidas que faciliten a los gobiernos locales disminuir la congestión, garantizar la fluidez de todos los modos de transporte en sus jurisdicciones y promover una mejor vialidad peatonal y ciclista*

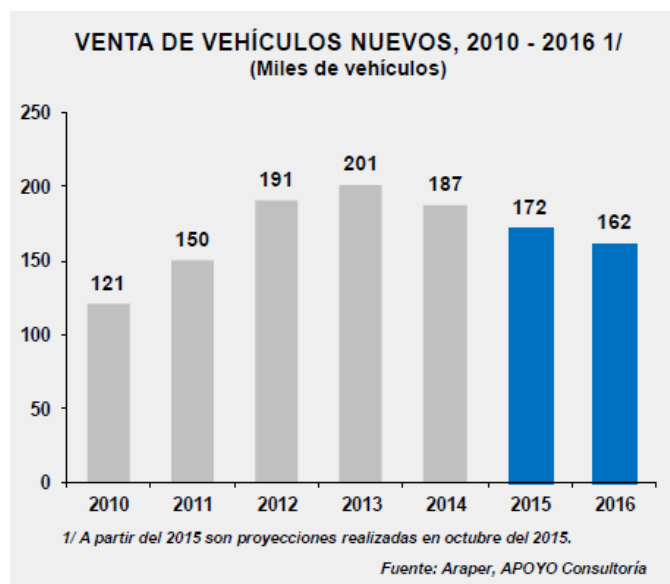
**Objetivo 1:** Reducir la congestión con medidas de gestión vial y corregir los problemas de diseño vial y urbano para disminuir el estrés de los conductores y facilitar los desplazamientos en general.

**Objetivo 2:** Contar con una Policía de Tránsito que trabaje articuladamente con los gobiernos regionales, provinciales y distritales en la gestión de la movilidad.

**Objetivo 3:** Promover ciudades con mejor vialidad para peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida para facilitar sus desplazamientos en condiciones seguras y dignas.

Uno de los síntomas más palpables del caos de la movilidad en nuestro país es la congestión, que se agrava en las ciudades

Gráfico 3



Sin embargo, la experiencia internacional ha demostrado que intentar solucionar la congestión ampliando carriles es infructuoso. Esta situación se explica en la siguiente frase, muy referida por alcaldes y especialistas en movilidad: “intentar resolver el problema de congestión ampliando las pistas es como intentar solucionar la obesidad comprando una talla de pantalón más ancho”.

24. A 2013. Disponible en: <[https://www.mtc.gob.pe/estadisticas/files/estudios/TC\\_Peru\\_Informe\\_Final.pdf](https://www.mtc.gob.pe/estadisticas/files/estudios/TC_Peru_Informe_Final.pdf)>.

Dicho esto, el problema de la congestión y los flujos ineficientes puede ser mitigado y solucionado a través de la puesta en marcha de medidas específicas de saneamiento y gestión vial. Así, se deben corregir los problemas del diseño de la ciudad, a la par que se da mantenimiento a las vías, tanto las carreteras nacionales como al interior de las ciudades. Deben propiciarse medidas para promover la fluidez vehicular (que no se logra aumentando la velocidad) y disminuir el estrés del conductor, para así mejorar su calidad de vida y disminuir el riesgo de accidentes. Por ejemplo, la prohibición de giros a la izquierda, la reducción de velocidad para controlar flujos, el estrechamiento de carriles, óvalos y rotondas, la correcta colocación de rompemuelles o tiempos semafóricos razonables son medidas de gestión vial que deben ser puestas en marcha en las distintas ciudades del país. De la misma manera, la gestión de estacionamientos en la vía pública debe tener por objetivo desincentivar el uso del auto privado, al elevar las tarifas o asignar incrementos tarifarios según tiempo. A la par de estas medidas, los programas de chatarreo para el retiro de vehículos antiguos y contaminantes del parque automotor no solo deben ser promovidos, sino que se les deben asignar los fondos necesarios para funcionar. A su vez, la peatonalización de zonas específicas de la ciudad, como centros históricos o financieros, que atraen a un flujo importante de personas, es otra de las medidas que permiten disminuir la congestión vehicular, mejorar la calidad del aire y, por ende, las condiciones de vida.

Por su parte, y como mecanismo para el control del comportamiento de conductores, peatones y ciclistas y para reducir accidentes, es que se hace necesario un sistema de multas eficiente que incluya fiscalización electrónica. Cruzada Vial ha calculado que, al día, se cometen 1,5 millones de infracciones solo en Lima.<sup>25</sup> De la misma manera, deben implementarse sistemas de control

de la semaforización, así como medios de actualización en tiempo real. Esto, junto con un rol de la Policía de tránsito más acorde al enfoque de movilidad urbana sostenible planteado en este documento, logrará que el control del tránsito se articule de mejor manera. Naturalmente, la tecnología es fundamental para facilitar este y otros procesos vinculados a la gestión vial.

Estas acciones podrían concentrarse en Centros de Control de Ingeniería de Tránsito que garanticen el movimiento adecuado e interrelacionado de los diferentes flujos en las ciudades. Así, también, el rol de la Policía de tránsito debe ser evaluado para encontrar mecanismos que permitan el trabajo articulado entre la Policía y los gobiernos regionales, municipios provinciales y distritales. El objetivo es facilitar la gestión para garantizar una mejor movilidad para todos los actores del transporte, sin importar cuál medio de transporte utilicen para desplazarse.

No se deben olvidar las pautas para ofrecer una vialidad segura a peatones y ciclistas. Esto implica adaptar las calles y vías para disminuir los riesgos de accidentes y ofrecer infraestructura que sea fácil de usar, confortable y segura a través de la implementación de políticas de diseño universal. Así, también, debe garantizarse accesibilidad para las personas con movilidad reducida y con discapacidad, ofreciéndoles la posibilidad de moverse de forma independiente y poder hacer una vida autónoma ahí donde vivan.

En el ámbito nacional, los gobiernos locales deben contar con planes de movilidad y transporte que les permitan organizar sus flujos, definir sus prioridades, atender a los usuarios de acuerdo con las problemáticas específicas que posean y articular medidas e instituciones para ofrecer y garantizar una mejor movilidad al interior de sus jurisdicciones.

### Propuestas:

- Legislar para que las autoridades competentes cuenten con los instrumentos apropiados para el

25. En 2013, la Policía de tránsito aplicó un total de 677.282 papeletas.

saneamiento y gestión vial de las calles y vías de su jurisdicción.

- Promover la implementación de Centros de Control e Ingeniería del Tránsito en las ciudades.
- Legislar para que los gobiernos subnacionales cuenten con planes de movilidad y transporte vigentes.
- Reformar la institución de la Policía de tránsito para definir sus competencias y ponerla al servicio de las jurisdicciones locales para el control del tránsito.

*Incentivar, promover e invertir en la implementación de programas de formación técnico-universitaria; así como desarrollar estrategias de educación ciudadana en movilidad, transporte y tránsito.*

**Objetivo 1:** Formar cuadros de profesionales y técnicos en movilidad, transporte y tránsito.

**Objetivo 2:** Contar con una sociedad informada y conocedora de las reglas de tránsito y de sus derechos y deberes en torno a la movilidad y el transporte.

El escenario actual del transporte en el país podrá ser mejorado cuando contemos con una generación de profesionales y técnicos especialistas en movilidad, transporte y tránsito. En ese sentido, el Estado nacional deberá incentivar, promover e invertir en la formación de profesionales y técnicos en las universidades nacionales, así como gestionar becas y líneas de crédito para posgrados internacionales en temas urbanos y de movilidad sostenible, transporte y tránsito (a través de Pronabec).

Los especialistas deberán capacitarse no solo en las nuevas tendencias y enfoques, sino que deberán aprender teniendo como base

los nuevos instrumentos y normas técnicas, debidamente actualizados para garantizar un mejor diseño vial e infraestructura moderna y de calidad, que cumpla con los requisitos para hacer de las ciudades lugares más seguros y que faciliten los desplazamientos de todos los ciudadanos, sin importar el medio de transporte que elijan para trasladarse. De la misma manera, es importante impulsar la investigación académica y la innovación desde las universidades para identificar nuevas tecnologías y técnicas que ayudarán a contar con un transporte más eficiente.

Por otro lado, la formación ciudadana es fundamental, debiendo empezar desde temprana edad en las escuelas.

Una ciudadanía informada de sus derechos y deberes resultará en un mejor comportamiento en las calles de las ciudades y disminuirá las actitudes riesgosas y, por ende, los accidentes de tránsito. Las campañas en el ámbito local deberán estar articuladas a la campaña nacional, para que reflejen los mismos conceptos e ideas fuerza. De la misma manera, desde el Ministerio de Educación, el currículo escolar deberá incluir conceptos asociados a las buenas prácticas de transporte y movilidad urbana sostenible.

**Propuestas:**

- Impulsar la formación de profesionales, técnicos y especialistas en el sector para lograr una nueva generación de profesionales en movilidad, transporte y tránsito.
- Asignar presupuesto a las universidades y crear incentivos (premios, implementación del proyecto, becas, etc.) para el desarrollo de la investigación en el área de la movilidad, transporte y tránsito.
- Desarrollar y aprobar una estrategia de educación y comunicación ciudadana que se focalice en los derechos y deberes de los ciudadanos en cuanto a la movilidad urbana sostenible y las reglas de tránsito.

# RECOMENDACIONES

- Elaborar y aprobar la Ley de la Movilidad Sostenible así como crear el mecanismo de autoridad única del transporte y movilidad para la gestión de zonas conurbadas o áreas regionales o metropolitanas, en especial para el caso de Lima y Callao.
- Declarar el servicio de transporte público de pasajeros como un servicio público de carácter esencial e implementar mecanismos para que la tarifa del boleto de viaje resulte asequible y justa para los ciudadanos.
- Disminuir los accidentes de tránsito en el país asignando los recursos necesarios, promoviendo comportamientos saludables y la atención y recuperación de las víctimas. Para ello deben mejorarse los sistemas de multas de tránsito, su cobro efectivo y la imposición de las sanciones.

- Fomentar el uso del transporte público colectivo de calidad para aliviar la congestión en tanto se crean alternativas al uso del auto privado, dado que aumenta la eficiencia y accesibilidad y reduce las emisiones.
- Planificar y continuar la implementación de la red nacional que articule los distintos modos de transporte, para conectar a los ciudadanos de todo el país.
- Reformar la Policía de Tránsito para definir sus competencias y ponerla al servicio de las jurisdicciones locales para el control del tránsito.
- Impulsar la formación de profesionales, técnicos y especialistas en el sector para lograr una nueva generación de profesionales en movilidad, transporte y tránsito.

## Participaron:

- |                            |                      |                     |
|----------------------------|----------------------|---------------------|
| • Alex Abad                | • Alfonso Florez     | • Manuel Patiño     |
| • Mariana Alegre **        | • Rafael García *    | • Fernando Perera   |
| • Alexandra Ames           | • Jessica Gonzales   | • Paloma Ruiz       |
| • Luis Miguel Artieda      | • David Hernández    | • Eleonora Silva    |
| • Alberto Barandiarán      | • Arturo Hurtado     | • Gonzalo Tamayo    |
| • Francisco Benel          | • Patricia Iturregui | • Jessica Tantaleán |
| • Julio César Chávez       | • María Jara *       | • Jorge Vega        |
| • Guillermo Díaz           | • Poul Knudsen       | • Jill Velezmoro    |
| • Alberto Fernández-Dávila | • Carolina Lenkey    |                     |

\* Ex altos funcionarios del Estado

\*\* Consultor

Coordinadora temática:  
Midori de Habich

Contacto: [amori@iep.org.pe](mailto:amori@iep.org.pe)  
Telf. (01) 3326194 anexo 1223

*“Las opiniones, interpretaciones y conclusiones expresadas en este documento no son necesariamente reflejo de la opinión de las instituciones que lo han auspiciado, ni de los países representados por ellas.”*

