

COIPRI 2012: Desafíos y Oportunidades de la Industria Inmobiliaria en el Perú

Gustavo Guerra García Picasso

Junio, 2012

DIAGNÓSTICO

- **Contaminación:**

Costos anuales por las emisiones de gases en Lima: USD/. 483 mil millones

Observatorio de la Movilidad Urbana CAF-2009



- **Congestión**

Costo anual: S/. 1 000 millones .

Diario Gestión. 30 de abril de 2010.

Velocidad de viaje: 16,8 km/h (44.9 minutos).

Plan Maestro de Transporte Urbano para el Área de Lima y Callao – Jica/2004



DIAGNÓSTICO

- **Accidentes de tránsito fatales:**

En Lima: 569 accidentes, 590 muertos y 181 heridos.

Los accidentes de tránsito con resultado fatal ocurren en las zonas pobres: Av. Panamericana Norte (), Av. Túpac Amaru (3), Carretera Central (4).



- **Servicio de transporte comisionista-afiliador**

:

Empresas que prestan el servicio sin buses de su propiedad.

Conductores y cobradores que trabajan más de 12 horas diarias.

Usuarios y peatones descontentos con la calidad y condiciones del servicio.

El Nuevo Esquema de La Reforma

- Que se reflejará en el Nuevo Reglamento Marco:

Trabajadores en Planilla

Empresas en Consorcios

Propietarios-Accionistas

Menos Rutas, menos Operadores

Control de Frecuencias y Paraderos

Empresas con vehículos propios

Los vehículos deben ser de propiedad de la empresa autorizada o contratados por ésta mediante arrendamiento financiero u operativo (no comisionismo). Los vehículos nuevos deben ser “buses patrón”.

REORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE EN LIMA
Proyecto de Ordenanza

EL BUS PATRÓN

- **Mayor tamaño:** 9, 12 y 14 metros de longitud. Los articulados de 18 y de 24 metros. El mayor de estos puede transportar hasta 240 personas.
- **Reduce contaminación:** Normativa Euro 4, que reduce 50 veces la emisión de gases nocivos, tanto para motores a gas como para motores diésel.
- **Vehículo inclusivo:** Favorece el transporte de personas con discapacidad visual o en silla de ruedas.
- **Reduce ruido:** La contaminación acústica disminuye, debido al tratamiento de la carrocería aislante.



Longitud	Capacidad
9m	40
12m	80
14m	120
18m	160
24m	240

Lima
CIUDAD PARA TODOS

Contrato de Vinculación

Excepcionalmente, cuando se trate de vehículos de propietarios individuales, se suscriben “Contratos de Vinculación” mediante los cuales la empresa asume la administración, mantenimiento, operación y responsabilidad administrativa de los vehículos.



El NRTP establece un cronograma hasta el 2015 para que las empresas cuenten con flota propia o contratada mediante arrendamiento financiero u operativo (régimen temporal del contrato de vinculación).

Conductores y cobradores

Los operadores del servicio contratarán directamente a los conductores y cobradores los cuales deberán figurar en la planilla conforme a la normativa laboral.



Esta es una exigencia de acceso y de permanencia en el servicio.

Tiempos de conducción

De acuerdo con el RNAT la jornada de conducción efectiva continua no ser mayor a cinco (5) horas.

El tiempo de descanso entre cada jornada deberá ser no menor de una (1) hora.

La duración de jornadas de conducción no deberá exceder de diez (10) horas diarias.



Accidentes de tránsito

Los operadores deberán entregar informes a la GTU señalando las circunstancias y causas del siniestro vehicular: un informe preliminar al día siguiente del siniestro y a los 10 días un informe detallado con la copia del parte y el informe de daños.

La GTU creará un registro de accidentalidad y publicará un cuadro de las empresas con mayores accidentes.

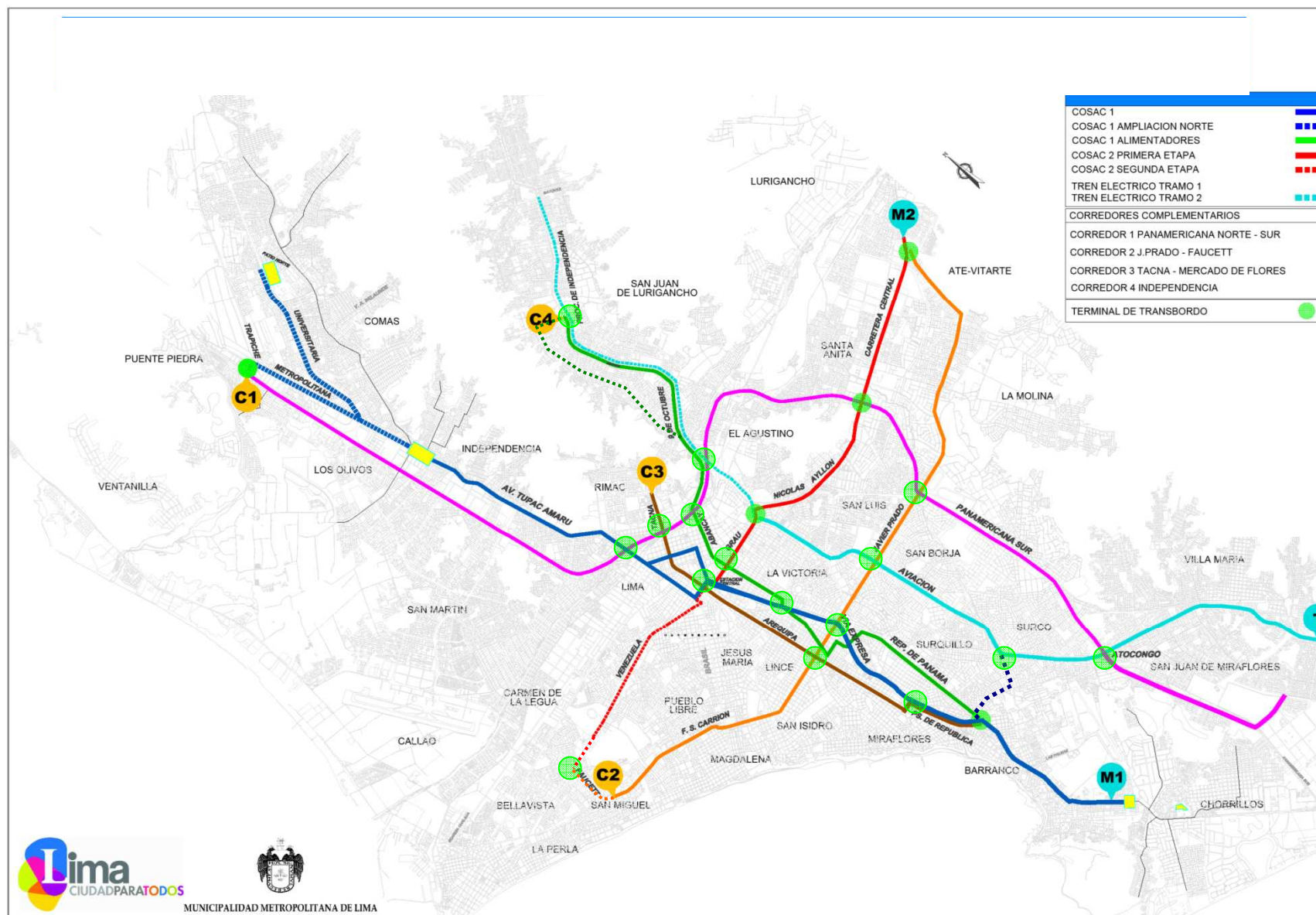


Corredores Complementarios

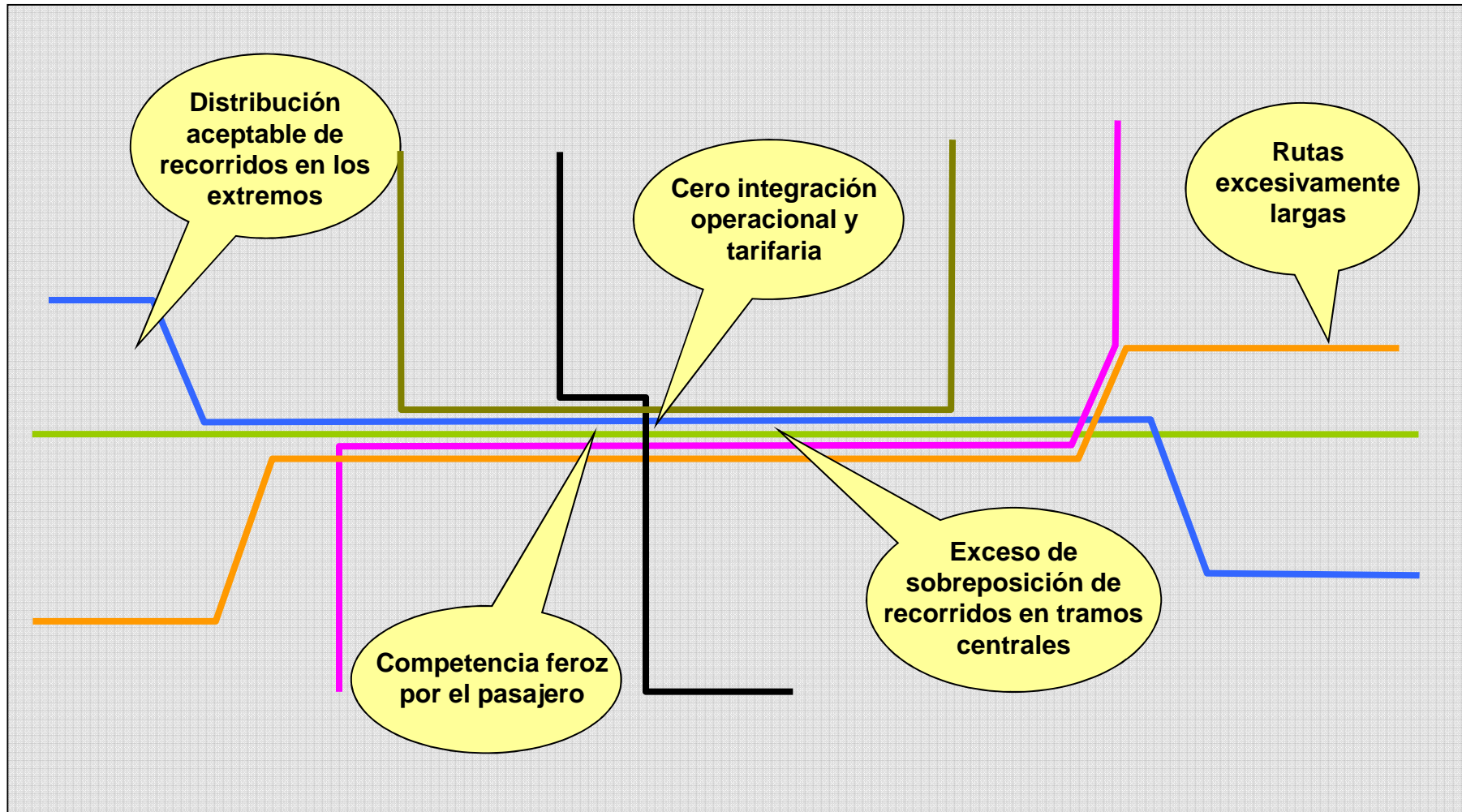
Jerarquía de los Sistemas de Transporte



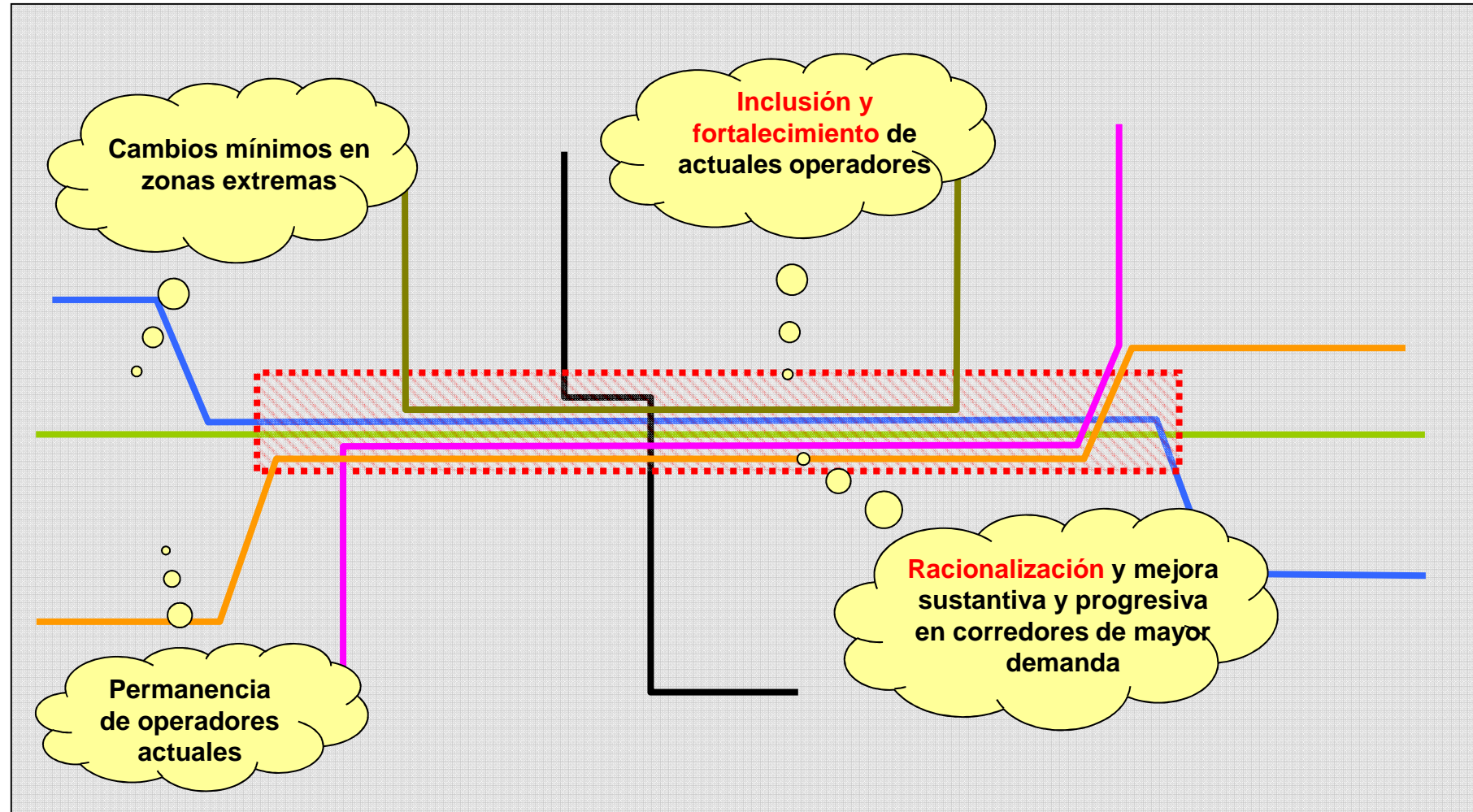
Los dos primeros niveles de intervención incluyen a 3 Corredores Masivos (Metropolitano 1 y 2, Tren) y 4 Corredores Complementarios



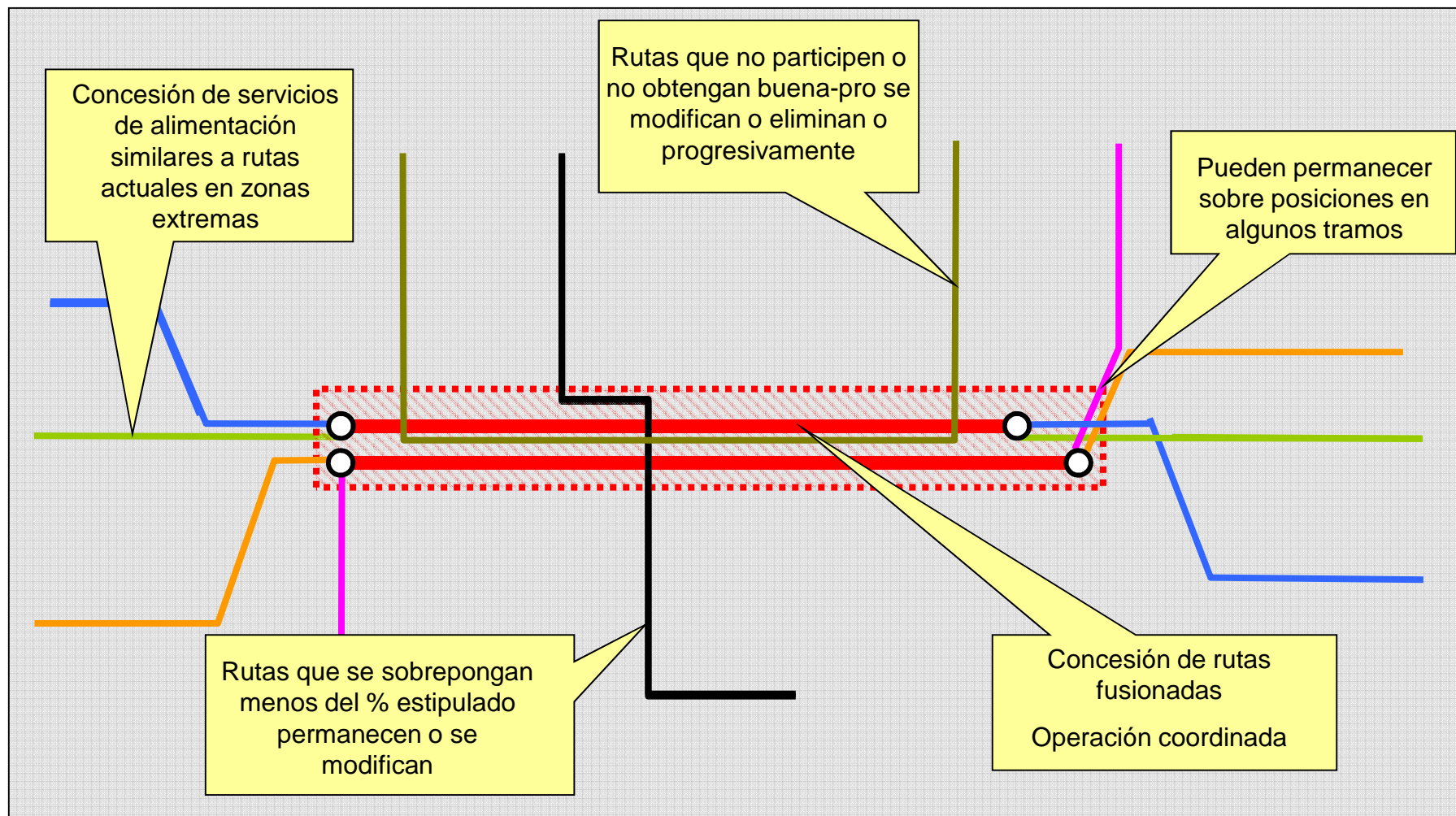
En los Corredores Complementarios las actuales rutas de transporte se pueden esquematizar de la siguiente manera



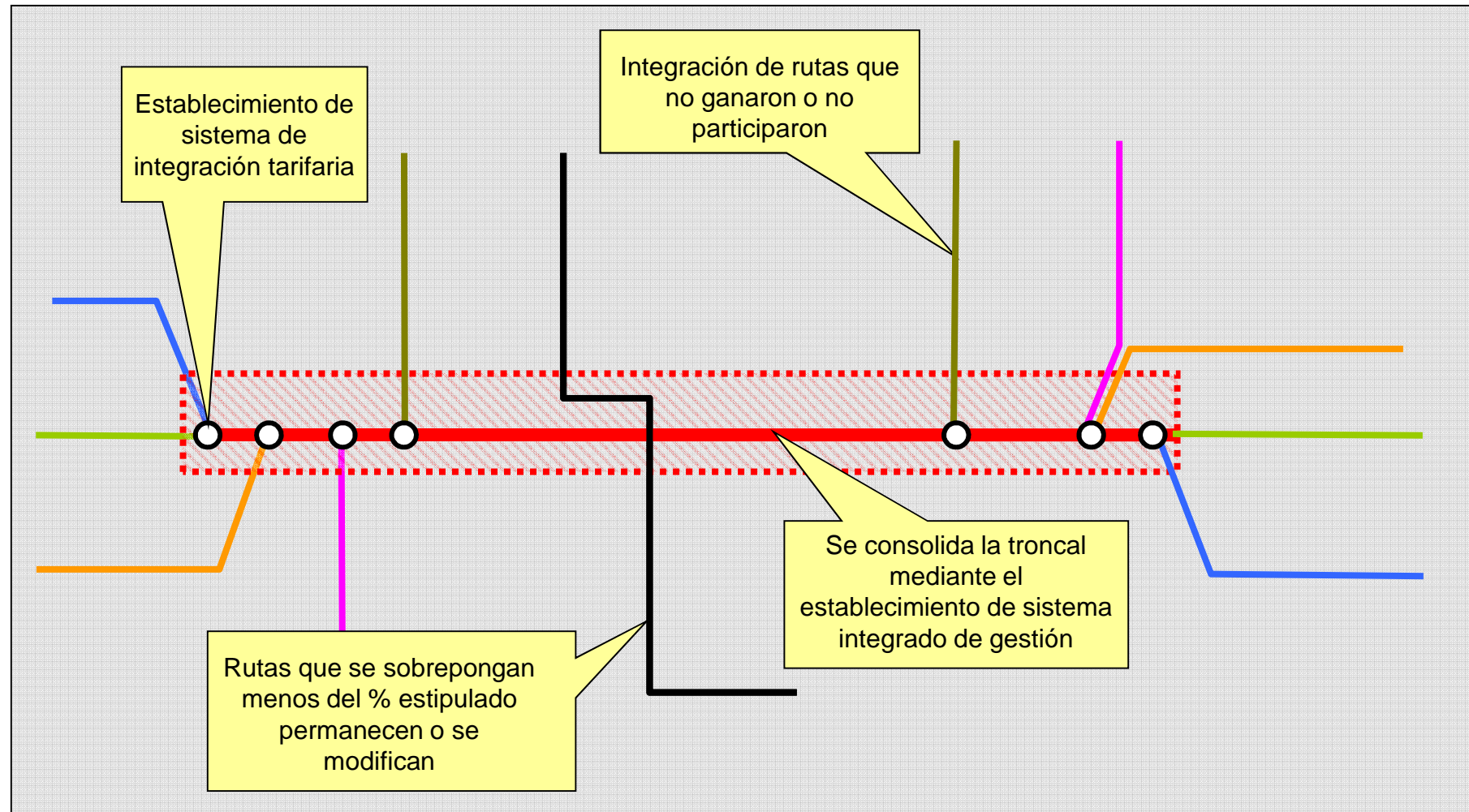
En base al análisis anterior se ha desarrollado un esquema de reorganización que involucra a los actuales operadores y racionaliza los servicios de transporte en los Corredores Complementarios



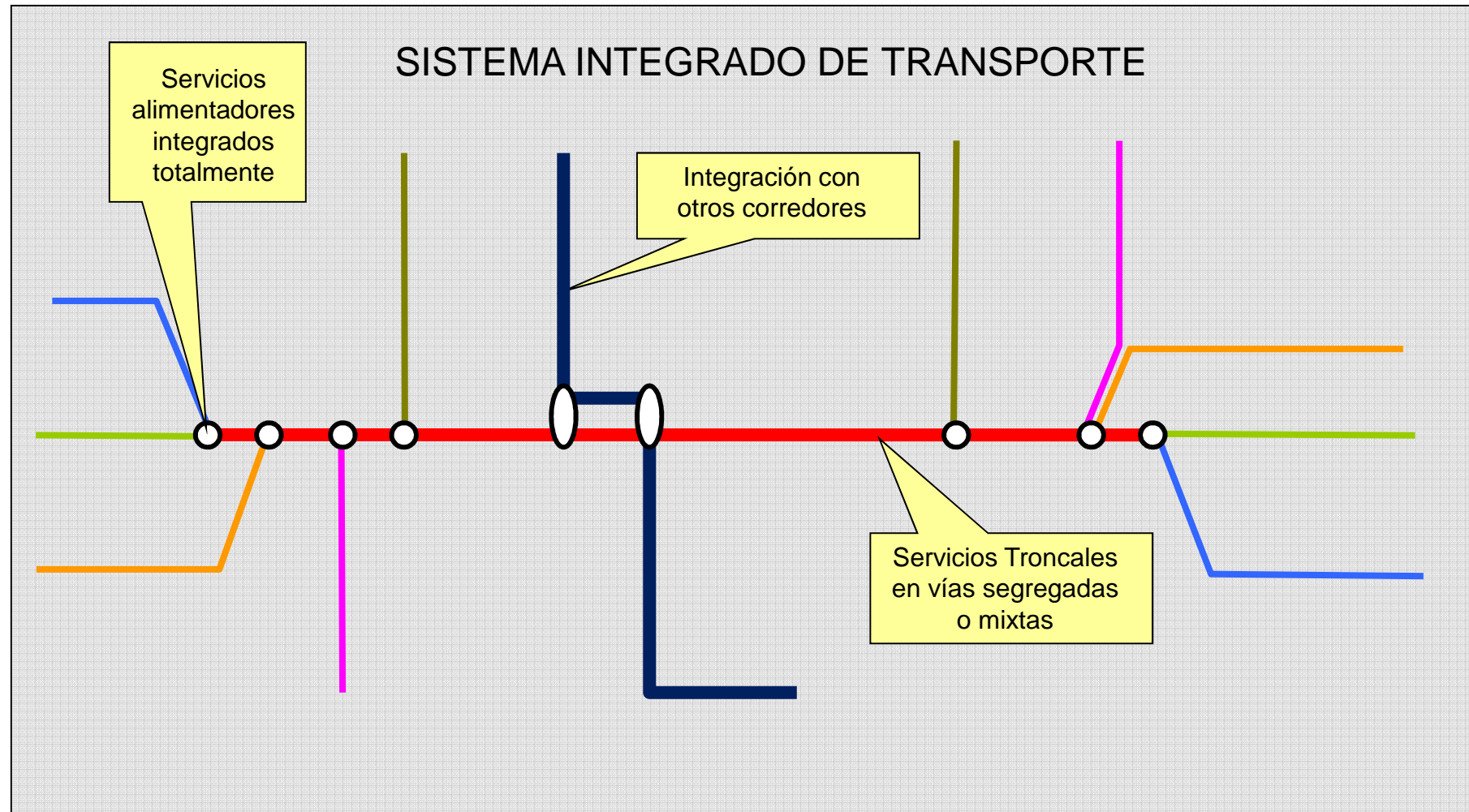
La reorganización en los Corredores Complementarios tiene una primera fase que persigue la asociación y organización de transportistas actuales y la reducción de superposición de recorridos de sus rutas



La segunda fase que persigue la integración operacional de los consorcios en los tramos troncales y la integración con rutas de alimentación intermedias y en los extremos



La fase final persigue la consolidación del sistema mediante la integración con otros corredores complementarios y con la red convencional de rutas



La implementación de los Corredores Complementarios considera además, una fase previa de adecuación de transportistas y tiene objetivos específicos para los próximos 3 años

FASE de ADECUACION Feb. 2012- Jul. 2012	<input checked="" type="checkbox"/> Fortalecimiento en aspectos legales y empresariales <input checked="" type="checkbox"/> Fortalecimiento en aspectos técnicos y operativos <input checked="" type="checkbox"/> Fortalecimiento en aspectos organizativos, laborales
PRIMERA FASE Inicio de las Concesiones Oct. 2012- Jun. 2013	<input checked="" type="checkbox"/> Reducción parcial de sobreposición de recorridos en tramos troncales <input checked="" type="checkbox"/> Sistema común de programación de flota y frecuencias <input checked="" type="checkbox"/> Servicios troncales diferenciados (normal, expreso, semi expreso, ½ vuelta) <input checked="" type="checkbox"/> Control de tipología y edad de vehículos <input checked="" type="checkbox"/> Incorporación parcial de vehículos nuevos <input checked="" type="checkbox"/> Paraderos diferenciados por tipo de servicio y rutas <input checked="" type="checkbox"/> Mejoramiento vial (pavimentación, semaforización, señalización) <input checked="" type="checkbox"/> Patios y talleres
SEGUNDA FASE Jun. 2013- Jun. 2014	<input checked="" type="checkbox"/> Eliminación de sobreposición de recorridos en tramos troncales <input checked="" type="checkbox"/> Sistema de recaudación común / Fideicomiso <input checked="" type="checkbox"/> Integración tarifaria con rutas alimentadoras del sistema <input checked="" type="checkbox"/> Remuneración por kilometro <input checked="" type="checkbox"/> Incorporación parcial de vehículos nuevos <input checked="" type="checkbox"/> Implementación de vías segregadas / exclusivas
FASE FINAL Jun. 2014- Jun. 2015	<input checked="" type="checkbox"/> Incorporación parcial de vehículos nuevos <input checked="" type="checkbox"/> Implementación de vías segregadas / exclusivas <input checked="" type="checkbox"/> Implementación / integración de nuevos corredores

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DE LIMA – SIT LIMA

Para participar en los procesos de licitación de los servicios de transporte en los Corredores Complementarios se seguirán procedimientos de calificación de postores en dos etapas o sobres



Cumple o no cumple los Requisitos Legales ?

- ✓ Constitución o promesa de constitución de Consorcio
- ✓ Representación legal
- ✓ Propiedad de vehículos, patios, talleres y otros bienes

Cumple o no cumple los Requisitos Económicos ?

- ✓ Patrimonios mínimos individuales y/o del consorcio

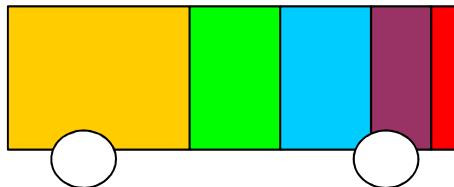
Cumple o no cumple los Requisitos de Experiencia ?

- ✓ Acreditación de experiencia en la operación de transporte urbano de pasajeros en Lima
- ✓ Acreditación de un mínimo de vehículos equivalentes operando el corredor que se licite (detalle en lamina siguiente)

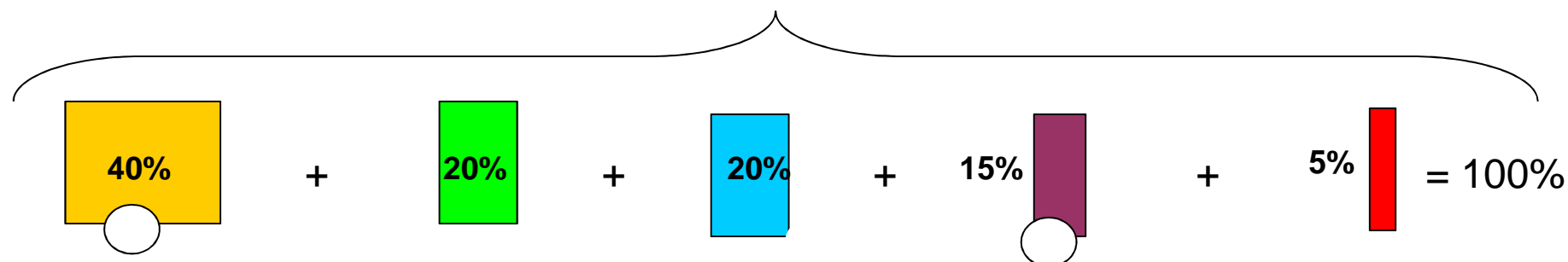
Se abrirán los sobres 2 solo de aquellos postores que cumplan todas las condiciones requeridas para el Sobre 1

Para postular a cada corredor se requerirá acreditar una cantidad minima de vehículos equivalentes dependiendo de la demanda del mismo.

1 vehiculo equivalente =



Estará conformado por 5 partes con los siguientes pesos



Y cada parte se calculara de acuerdo a lo siguiente

SOBREPOSICION	CAPACIDAD	EDAD	COMBUSTIBLE	MULTAS 2010
Entre 0 y 2 km 0,25	Combi 1	0 a 2 años 3	4 / Gas 3	Entre 0 y 4 1
Entre 2 y 5 km 0,5	Micro 2	2 a 6 años 2	3 2	Entre 5 y 10 0,4
Entre 5 y 10 km 1	Bus 3	6 a 12 años 1	2 1	Mas de 10 0,1
Entre 10 y 20 Km 2		12 a 20 años 0,5	<2 0,5	
Mas de 20 km 3		> 20 años 0,25		

 Rangos correspondientes a 1 vehículo equivalente

Los postores podrán presentar ofertas para la operación de una determinada cantidad y tipología de vehículos para cada corredor complementario, considerando aspectos tales como

Propuesta de reducción de sobre-posición de recorridos

- ✓ Cantidad de Kilómetros reducidos de sobreposición

Propuesta de mejoramiento de flota

- ✓ Cantidad de sustitución / chatarrización de vehículos
- ✓ Características de la flota propuesta (combustible, tipología, edad)
- ✓ Cronograma de incorporación de vehículos nuevos

Propuesta de mejoramiento del servicio

- ✓ Propuesta de mejoras del servicio (aspecto exterior, servicios al usuario, capacitación personal, sistemas de gestión)
- ✓ Cronograma de implementación de instalaciones y equipamientos

Propuesta Organizacional - Laboral

- ✓ Propuesta de estructura organizativa
- ✓ Relación de trabajadores desplazados vs. incorporados

Propuesta económica

- ✓ Costo por kilómetro de servicio efectivamente operado

Se fijaran puntajes mínimos para cada parámetro

SOBRE 2

Corredores de Integración

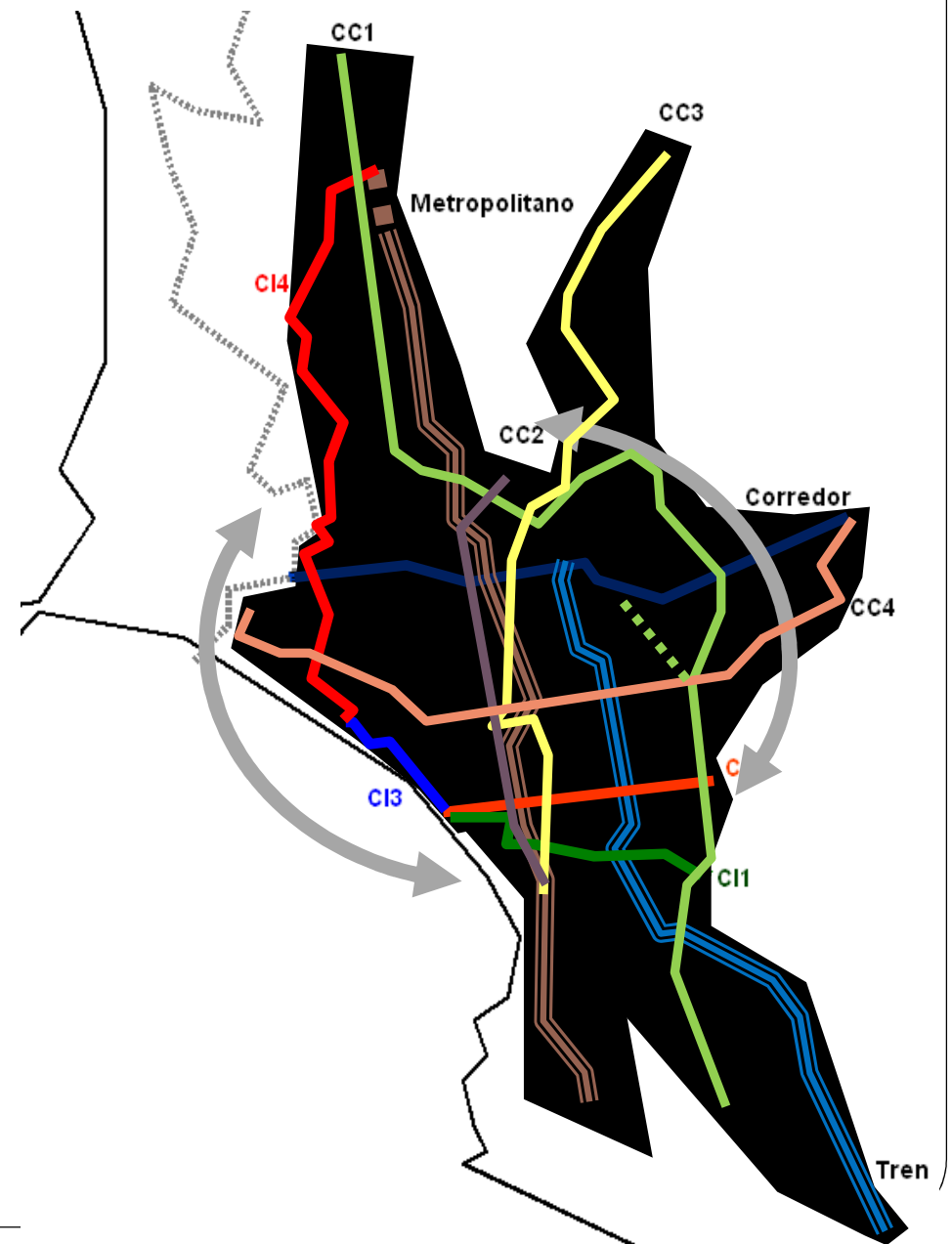
Definición y Alcances de los Corredores de Integración

- **Función:** permitir la conexión entre los sistemas masivos y Corredores Complementarios, así como atender demanda propia del corredor.
- **Primera etapa** de Implementación de Corredores de Integración:
 - **Benavides:** desde Panamericana Sur, hasta Plaza Centro América, pasando por la Av. Larco y Av. Pardo.
 - **Angamos:** desde Panamericana Sur, hasta Plaza Centro América, pasando por Av. Santa Cruz.
 - **Ejercito:** desde Plaza Centro América hasta la Av. Brasil.
 - **Universitaria:** desde Av. Brasil hasta Túpac Amaru, pasando por avenidas principales del distrito de Magdalena del Mar.

Proyectos de Transporte 2012 - 2015

2012 - 2013

- Ingresa a Operar los 04 **Corredores Integración**
 - CI1 – Benavides
 - CI2 – Angamos
 - CI3 – Ejercito
 - CI4 – Universitaria
- Los 04 Corredores al final constituirán la variante Oeste de Movilidad, tal cual es el Corredor Complementario de las Panamericanas para el



Programa de Chatarreo

OBJETO DEL PROGRAMA

- Contribuir a la reducción gradual del excedente de unidades vehiculares de transporte de personas en la jurisdicción de Lima Metropolitana, generando las condiciones necesarias de racionalización de la oferta de unidades de transporte, que faciliten la implementación de un Sistema Integrado de Transporte (SIT) en Lima Metropolitana.
- Promover la sustitución de unidades de menor capacidad por unidades de mayor capacidad.
- Contribuir a la reducción del nivel de emisiones contaminantes y ruido, provenientes del transporte de personas y a la reducción de las emisiones por pasajero transportado.

BONIFICACION DE PUNTAJES POR CHATARREO DE VEHICULOS

- ◉ **Compromiso de Chatarreo.-** En los futuros procesos de autorización y/o concesión necesariamente deberá incorporarse, como condición de admisibilidad de las propuestas técnicas y/o como factor de competencia, el compromiso de chatarrear unidades vehiculares.
- ◉ **Chatarreo anticipado.-** podrán acceder a una bonificación en el puntaje a la presentación del Certificado de Chatarreo o del Certificado de Bonificación de Puntaje.

Capacidad de vehículos	Puntaje para los compromisos de Chatarreo(*)	Puntaje por Certificado de Chatarreo (**)
De hasta 16 asientos	Un (1) vehículo	2 vehículos
De 17 a 33 asientos	Dos (2) vehículos	3 vehículos
De 34 a más asientos	Tres (3) vehículos	4 vehículos

Cronograma de Retiro de Vehículos que brindan el Servicio de Transporte Regular de Personas

Año	Fecha de Fabricación del Vehículo	Fecha de Salida y Deshabilitación
1	Hasta 1982 (+ de 30 años)	31 de diciembre del 2012
2	1983-1984 (+ de 29 años)	31 de diciembre del 2013
3	1985 (+ de 29 años)	31 de diciembre del 2014
4	1986 (+ de 29 años)	31 de diciembre del 2015
5	1987 (+ de 29 años)	31 de diciembre del 2016
6	1988 (+ de 29 años)	31 de diciembre del 2017
7	1989-1990 (+ de 28 años)	31 de diciembre del 2018
8	1991-1992 (+ de 27 años)	31 de diciembre del 2019
9	1993-1994 (+ de 26 años)	31 de diciembre del 2020
10	1995-2006 (+ de 15 años)	31 de diciembre de 2021

Inversiones Privadas

Infraestructura Vial

Nº	Nombre del Proponente	Nombre	Estado	Monto de Inversión
1	GRAÑA Y MONTERO	Eje Vial Javier Prado - La Marina - Faucett	Etapa de Evaluación (Consultas técnicas)	US\$ 789 MM
2	ODEBRECHT	Vías Nuevas de Lima (Ex Línea Azul)	Etapa Final	US\$ 498 MM
3	OHL CONCESIONES	Conexión La Molina - Angamos	Etapa de Evaluación	US\$ 413.1 MM
4	GRAÑA Y MONTERO	Vía Expresa Sur	Etapa Final	US\$ 196 MM
TOTAL				US\$ 1896.1 MM

Control de Tránsito

Nº	Nombre del Proponente	Nombre	Estado	Monto de Inversión
1	TEC CORPORATION	Concesión para la Administración, Gestión de Tránsito, Control Detección y Cobranzas de las Infracciones	Recién ingresadas a SPPI	US\$ 185 MM
2	PERKONS S.A.	Sistema de Supervisión Electrónica y Seguridad de Tránsito en Lima Metropolitana.	Etapas de Evaluación (Se requirió información adicional y solicito información técnica a la PNP)	US\$ 126 MM
TOTAL				US\$ 311 MM

GRACIAS