

BOLETÍN N° 153 ESTADO DE LA OPINIÓN PÚBLICA

junio 2018 **EL SISTEMA DE TRANSPORTE  
EN LIMA Y EL CALLAO: OPINAN  
LOS USUARIOS**

Director Ejecutivo IOP  
Jan Marc Rottenbacher

Propuesta de Investigación

Este boletín se realizó en coordinación con el Grupo de Investigación en Instituciones, Políticas Públicas y Ciudadanía de la PUCP.

Informes IOP  
iop@pucp.edu.pe

T: (511) 626-2000  
Anexo 3700

Av. Universitaria 1801,  
San Miguel, Lima - Perú.

Encuétranos aquí  
<http://www.iop.pucp.edu.pe>  
<http://iop-data.pucp.edu.pe>  
 iop.pucp.pe

Este estudio se realizó como parte de una iniciativa del Grupo de Investigación en Instituciones, Políticas Públicas y Ciudadanía. El propósito general fue recoger las opiniones de los habitantes de Lima Metropolitana y el Callao, acerca de la actual situación del sistema de transporte público en la ciudad, además de su conocimiento acerca de algún tipo de reforma del transporte que se estuviera implementando en Lima. Luego de escribir este primer párrafo, surgió la siguiente interrogante: esto que tenemos en Lima, las diversas formas que existen para trasladarse de un lugar a otro, ¿Pueden ser denominadas un “sistema” de transporte público? Dudo mucho que los limeños y chalacos contemos actualmente con algo similar. Lo que existe en nuestra ciudad es una variada oferta de servicios de transporte –ya sean públicos o privados– que los limeños tenemos a disposición: rutas de combis, “cústers” o buses, el Metropolitano, el Corredor Azul, el Tren Eléctrico o Metro de Lima, las “mototaxis”, los colectivos piratas, los taxis, etc. Si estos servicios están interconectados, no es por decisión de alguna autoridad municipal o política gubernamental. Los interconecta el uso cotidiano que los usuarios les dan de manera espontánea y –como es de esperar–, ciertamente caótica. Frente a este “sistema” de interconexión informal, espontáneo y caótico, ¿Qué tipo de servicio de transporte público deseamos tener los limeños y limeñas, chalacos y chalacas? Según los resultados del estudio, los que habitamos en Lima y el Callao deseamos una forma de transporte que sea rápida, que no contamine, que sea segura para ancianos, niños y discapacitados, que tenga paraderos y horarios formales, y que sea barato o de bajo costo. Desafortunadamente, con el actual conjunto de ofertas de transporte que ya hemos mencionado, parece que estamos bastante lejos del ideal que deseamos. Frente a ello, con respecto al conocimiento de alguna reforma del sistema de transporte, un 59.2% afirma no conocer, ni haber oído hablar de ninguna reforma de este tipo. Según los resultados, los limeños depositan muchas esperanzas de mejora en una posible reforma del transporte. El problema está en que casi el 60% no ha oído hablar de ella, y esto podría darse por dos razones: a) porque esta iniciativa no ha sido adecuadamente comunicada, o b) porque, sencillamente, no existe ningún plan para implementarla. Tendremos que esperar los resultados de las elecciones municipales para poder encontrar respuestas a estas interrogantes.

Jan Marc Rottenbacher

# 1 ASPECTOS MÁS VALORADOS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE



Por favor, indique cuál de las siguientes características del sistema de transporte en Lima Metropolitana y el Callao es la que usted considera más importante, la segunda, y la tercera en importancia.

- 1 Más importante     
 2 Segunda en importancia     
 3 Tercera en importancia



|  | Más importante | Segunda en importancia | Tercera en importancia | Múltiple |
|--|----------------|------------------------|------------------------|----------|
| Que sea rápido   | 27.2           | 15.2                   | 8.5                    | 50.9     |
| Que no contamine   | 18.8           | 17.0                   | 9.2                    | 44.9     |
| Que sea seguro para ancianos, niños y discapacitados                                     | 16.3           | 13.4                   | 17.4                   | 47.1     |
| Que tenga paraderos y horarios formales  | 10.5           | 11.2                   | 17.6                   | 39.3     |
| Que sea barato o económicamente accesible  | 10.3           | 15.0                   | 12.3                   | 37.5     |
| Que funcione con una tarifa única  | 7.6            | 8.9                    | 8.7                    | 25.2     |
| Que permita los trasbordos con facilidad   | 3.6            | 5.6                    | 6.0                    | 15.2     |
| Que los buses o vehículos puedan tomarse con facilidad en cualquier esquina que yo desee | 3.3            | 6.9                    | 6.3                    | 16.5     |
| Que sea seguro para las mujeres  | 1.3            | 4.7                    | 9.8                    | 15.8     |
| Que me deje en la puerta de mi casa  | 1.1            | 2.0                    | 3.8                    | 6.9      |
| No precisa   | -              | 0.2                    | 0.4                    | -        |
| <b>Total %</b>   | <b>100.0</b>   | <b>100.0</b>           | <b>100.0</b>           |          |
| <b>N° de Casos</b>   | <b>448</b>     | <b>448</b>             | <b>448</b>             |          |

Por favor, indique cuál de las siguientes características del sistema de transporte en Lima Metropolitana y el Callao es la que usted considera más importante, la segunda, y la tercera en importancia.



### Según Sexo

|  | Hombre |       |       |          | Mujer |       |       |          |
|--|--------|-------|-------|----------|-------|-------|-------|----------|
|  | 1ra    | 2da   | 3ra   | Múltiple | 1ra   | 2da   | 3ra   | Múltiple |
| Que sea rápido   | 32.9   | 16.7  | 8.1   | 57.7     | 21.7  | 13.7  | 8.8   | 44.2     |
| Que no contamine   | 18.9   | 17.1  | 7.2   | 43.2     | 18.6  | 16.8  | 11.1  | 46.5     |
| Que sea seguro para ancianos, niños y discapacitados                                     | 12.2   | 12.6  | 13.5  | 38.3     | 20.4  | 14.2  | 21.2  | 55.8     |
| Que tenga paraderos y horarios formales  | 11.3   | 11.7  | 21.2  | 44.1     | 9.7   | 10.6  | 14.2  | 34.5     |
| Que sea barato o económicamente accesible  | 11.7   | 15.3  | 13.5  | 40.5     | 8.8   | 14.6  | 11.1  | 34.5     |
| Que funcione con una tarifa única  | 5.4    | 9.9   | 9.5   | 24.8     | 9.7   | 8.0   | 8.0   | 25.7     |
| Que permita los trasbordos con facilidad   | 3.2    | 6.3   | 6.8   | 16.2     | 4.0   | 4.9   | 5.3   | 14.2     |
| Que los buses o vehículos puedan tomarse con facilidad en cualquier esquina que yo desee | 2.7    | 5.0   | 5.9   | 13.5     | 4.0   | 8.8   | 6.6   | 19.5     |
| Que sea seguro para las mujeres  | 0.9    | 3.6   | 9.5   | 14.0     | 1.8   | 5.8   | 10.2  | 17.7     |
| Que me deje en la puerta de mi casa  | 0.9    | 1.4   | 4.1   | 6.3      |       | 2.7   | 3.5   | 7.5      |
| No precisa   | -      | 0.5   | 0.9   |          | -     | -     | -     |          |
| Total %  | 100.0  | 100.0 | 100.0 |          | 100.0 | 100.0 | 100.0 |          |
| Nº de Casos  | 222    | 222   | 222   |          | 226   | 226   | 226   |          |

### Según Nivel Socioeconómico

|  | Nivel Socioeconómico A/B |       |       |          | Nivel Socioeconómico C |       |       |          | Nivel Socioeconómico D/E |       |       |          |
|--|--------------------------|-------|-------|----------|------------------------|-------|-------|----------|--------------------------|-------|-------|----------|
|  | 1ra                      | 2da   | 3ra   | Múltiple | 1ra                    | 2da   | 3ra   | Múltiple | 1ra                      | 2da   | 3ra   | Múltiple |
| Que sea rápido   | 30.0                     | 15.5  | 8.2   | 53.6     | 28.7                   | 12.0  | 8.3   | 49.1     | 22.1                     | 20.5  | 9.0   | 51.6     |
| Que no contamine   | 20.0                     | 19.1  | 12.7  | 51.8     | 17.1                   | 15.3  | 8.8   | 41.2     | 20.5                     | 18.0  | 6.6   | 45.1     |
| Que sea seguro para ancianos, niños y discapacitados                                     | 11.8                     | 8.2   | 15.5  | 35.5     | 15.7                   | 19.4  | 15.7  | 50.9     | 21.3                     | 7.4   | 22.1  | 50.8     |
| Que tenga paraderos y horarios formales  | 14.5                     | 13.6  | 20.9  | 49.1     | 9.3                    | 9.7   | 18.5  | 37.5     | 9.0                      | 11.5  | 13.1  | 33.6     |
| Que sea barato o económicamente accesible  | 6.4                      | 12.7  | 8.2   | 27.3     | 10.2                   | 14.8  | 13.4  | 38.4     | 13.9                     | 17.2  | 13.9  | 45.1     |
| Que funcione con una tarifa única  | 7.3                      | 12.7  | 10.0  | 30.0     | 7.4                    | 7.9   | 8.3   | 23.6     | 8.2                      | 7.4   | 8.2   | 23.8     |
| Que permita los trasbordos con facilidad   | 6.4                      | 10.0  | 2.7   | 19.1     | 2.3                    | 6.0   | 6.0   | 14.4     | 3.3                      | 0.8   | 9.0   | 13.1     |
| Que los buses o vehículos puedan tomarse con facilidad en cualquier esquina que yo desee | 2.7                      | 5.5   | 7.3   | 15.5     | 4.6                    | 8.3   | 7.4   | 20.4     | 1.6                      | 5.7   | 3.3   | 10.7     |
| Que sea seguro para las mujeres  | -                        | 1.8   | 8.2   | 10.0     | 2.8                    | 3.7   | 9.3   | 15.7     | -                        | 9.0   | 12.3  | 21.3     |
| Que me deje en la puerta de mi casa  | 0.9                      | 0.9   | 5.5   | 7.3      | 1.9                    | 2.3   | 3.7   | 7.9      | -                        | 2.5   | 2.5   | 4.9      |
| No precisa   | -                        | -     | 0.9   | 0.9      | -                      | 0.5   | 0.5   | 0.9      | -                        | -     | -     | -        |
| Total %  | 100.0                    | 100.0 | 100.0 |          | 100.0                  | 100.0 | 100.0 |          | 100.0                    | 100.0 | 100.0 |          |
| Nº de Casos  | 110                      | 110   | 110   |          | 216                    | 216   | 216   |          | 122                      | 122   | 122   |          |



## LA SEGURIDAD DE LAS MUJERES Y NIÑAS, Y LA PREFERENCIA POR LA RAPIDEZ EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

Un aspecto interesante de la encuesta del IOP es la inclusión de preguntas sobre la situación de las mujeres, los niños, los ancianos y las personas con capacidades diferentes en relación al transporte. Tema que normalmente no se discute en las propuestas de políticas públicas, pensadas en función de la distribución de rutas, de la eficiencia, y orientadas a un “ciudadano tipo”, imaginado como masculino, joven y con todas sus facultades<sup>1</sup>, y que realiza traslados lineales para ir y venir del trabajo, dejando fuera a la diversidad de usuarios cuyas condiciones de seguridad y movilidad son diferentes.

Los datos muestran un alto porcentaje de personas que manifiestan no estar nada satisfechas con la seguridad en el transporte público en general (43%), y con la seguridad de las mujeres y niñas en particular (51.3%); siendo este último, el factor que presenta el mayor nivel de insatisfacción en todos los encuestados. Según el sexo de la persona encuestada, observamos que un 47.3% de los hombres, no está nada satisfecho con las condiciones de seguridad para las mujeres y las niñas en el transporte. Mientras en el caso de las mujeres, este porcentaje se eleva a 55.3%.

Se observa una correspondencia entre el malestar que manifiestan los usuarios por la seguridad en general y la relevancia que le otorgan a la seguridad de las personas vulnerables –niños, personas con capacidades diferentes y ancianos–, colocándola como la tercera con mayor importancia. Sin embargo, en el caso específico de la seguridad de las mujeres y niñas, llama la atención que siendo el factor de mayor insatisfacción ciudadana (51%), la seguridad de las mujeres ocupe el penúltimo lugar (con un escaso 1.3%), cuando los ciudadanos son preguntados acerca de qué factores les parecen más relevantes en el sistema de transporte.

¿Qué nos estarían diciendo estas respuestas? Una primera lectura nos llevaría a pensar que si bien el problema de la seguridad de las mujeres en el transporte genera altos niveles de malestar, permanece naturalizado como algo que no es posible cambiar, y que por lo tanto, no tendría mucho sentido señalar su relevancia. Por otro lado, tenemos que tomar en cuenta que la pregunta sobre la satisfacción con el sistema de transporte hace referencia a la seguridad para “mujeres y niñas”, mientras que la pregunta que indaga acerca de los aspectos más relevantes del transporte, se refiere sólo a “la seguridad de las mujeres”. Esto podría plantear una segunda lectura: que la inclusión de las “niñas” habría incidido en que los encuestados y encuestadas le otorguen una mayor importancia a este aspecto.

Es difícil plantear grandes conclusiones, pero la encuesta abre interrogantes que podrían investigarse en el futuro.



**JESSICA  
BENSA**

Doctora en Ciencia Política y Gobierno por la Universidad Complutense de Madrid. Profesora del Departamento de Ciencias Sociales de la PUCP. Coordinadora el Grupo de Investigación en Instituciones, Políticas Públicas y Ciudadanía de la PUCP.

Debo mencionar, además, que según este estudio, para los limeños y chalacos, la rapidez del transporte es el factor más relevante (27.2%); siendo los sectores socioeconómicos A/B y C quienes más lo valoran (30% y 29%, respectivamente). En el nivel socioeconómico D/E esta valoración cae al 22%, muy cercana a la preocupación por la contaminación y la seguridad (ambas con 21%). ¿Qué nos dicen estos datos? En primer lugar, rompen una cierta idea del sentido común dominante, que considera a las personas de los niveles socioeconómicos más bajos, como dispuestas a sacrificar aspectos como la contaminación ambiental o la calidad del transporte, en función de su rapidez.

Finalmente, es importante preguntarse si la preocupación por la rapidez escondería significados diferentes: ¿Se trataría sólo de llegar rápido? ¿De valorar el tiempo disponible para conciliar trabajo y tareas de cuidado en el caso de las mujeres? ¿De optimizar la productividad en situaciones de pluriempleo, para quienes enfrentan precariedad laboral? O, en el caso del nivel socioeconómico A/B, ¿Que el transporte público no impida que pueda trasladarme rápido con mi auto particular? Dado que no existe un tal “ciudadano tipo” sería interesante profundizar en los significados otorgados al transporte que reflejan todos estos datos.

---

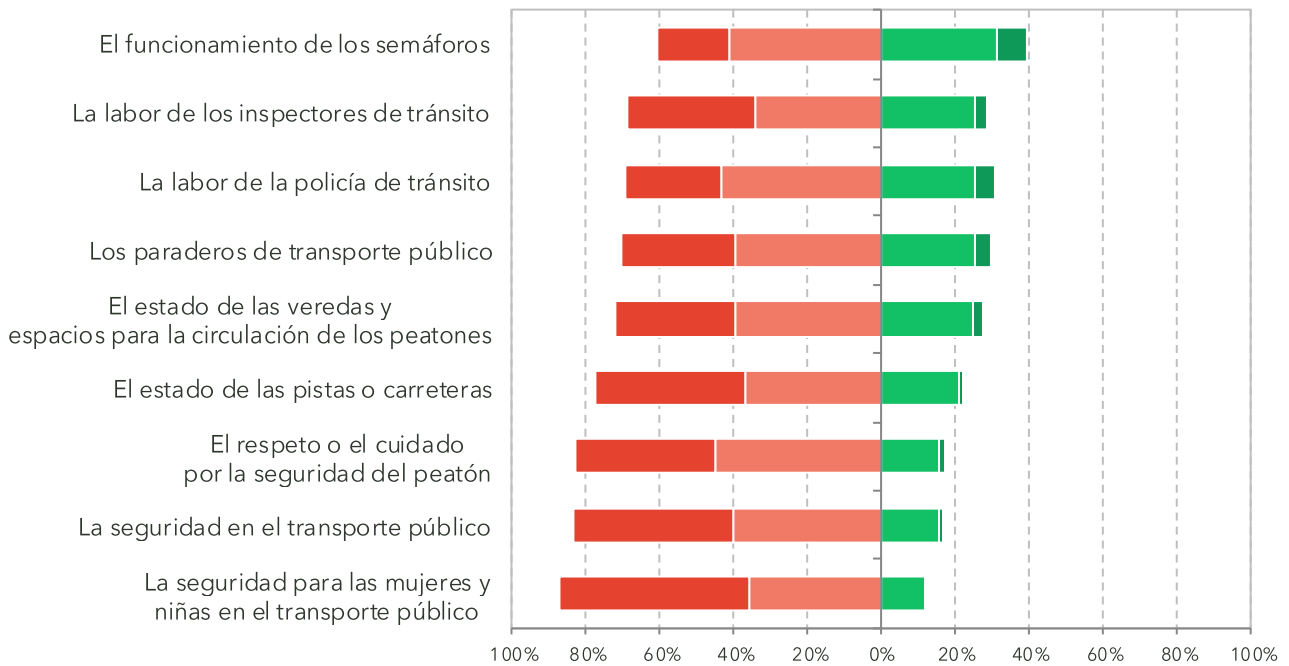
<sup>1</sup> Santos, C. (2014). “La seguridad subjetiva y los espacios del miedo desde la perspectiva del urbanismo inclusivo”. Recuperado de: <http://polired.upm.es/index.php/territoriosinformacion/article/view/2989>.

## 2 SATISFACCIÓN CON EL SISTEMA DE TRANSPORTE



¿Qué tan satisfecho está usted con los siguientes aspectos del tránsito y transporte por las calles de Lima Metropolitana y el Callao?

Nada satisfecho   
 Poco Satisfecho   
 Algo satisfecho   
 Muy satisfecho



|   | Muy satisfecho | Algo satisfecho | Poco satisfecho | Nada satisfecho | No precisa | Total % | N° de Casos |
|---|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------|---------|-------------|
| El funcionamiento de los semáforos                                      | 8.3            | 31.3            | 41.1            | 19.4            | 0.0        | 100.0   | 448         |
| La labor de los inspectores de tránsito                                 | 3.3            | 25.4            | 33.7            | 34.6            | 2.9        | 100.0   | 448         |
| La labor de la policía de tránsito                                      | 5.4            | 25.7            | 43.1            | 25.9            | 0.0        | 100.0   | 448         |
| Los paraderos de transporte público                                     | 4.0            | 25.7            | 39.1            | 30.8            | 0.4        | 100.0   | 448         |
| El estado de las veredas y espacios para la circulación de los peatones | 2.9            | 25.0            | 39.5            | 32.4            | 0.2        | 100.0   | 448         |
| El estado de las pistas o carreteras                                    | 1.6            | 21.0            | 36.8            | 40.4            | 0.2        | 100.0   | 448         |
| El respeto o el cuidado por la seguridad del peatón                     | 1.3            | 15.8            | 44.4            | 37.9            | 0.4        | 100.0   | 448         |
| La seguridad en el transporte público                                   | 0.9            | 16.1            | 40.0            | 42.9            | 0.2        | 100.0   | 448         |
| La seguridad para las mujeres y niñas en el transporte público          | 0.4            | 12.1            | 35.5            | 51.3            | 0.7        | 100.0   | 448         |

¿Qué tan satisfecho está usted con los siguientes aspectos del tránsito y transporte por las calles de Lima Metropolitana y el Callao?



Según Sexo

Hombre

|   | Muy satisfecho | Algo satisfecho | Poco satisfecho | Nada satisfecho | No precisa | Total % | N° de Casos |
|---|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------|---------|-------------|
| El funcionamiento de los semáforos                                      | 6.3            | 32.0            | 38.3            | 23.4            | 0.0        | 100.0   | 222         |
| La labor de los inspectores de tránsito                                 | 2.3            | 26.6            | 33.8            | 34.7            | 2.7        | 100.0   | 222         |
| La labor de la policía de tránsito                                      | 6.3            | 27.0            | 39.2            | 27.5            | 0.0        | 100.0   | 222         |
| Los paraderos de transporte público                                     | 4.5            | 22.5            | 40.5            | 31.5            | 0.9        | 100.0   | 222         |
| El estado de las veredas y espacios para la circulación de los peatones | 2.7            | 22.1            | 41.4            | 33.8            | 0.0        | 100.0   | 222         |
| El estado de las pistas o carreteras                                    | 0.5            | 18.0            | 40.5            | 40.5            | 0.5        | 100.0   | 222         |
| El respeto o el cuidado por la seguridad del peatón                     | 1.4            | 14.0            | 47.3            | 36.5            | 0.9        | 100.0   | 222         |
| La seguridad en el transporte público                                   | 0.9            | 16.7            | 40.1            | 41.9            | 0.5        | 100.0   | 222         |
| La seguridad para las mujeres y niñas en el transporte público          | 0.5            | 10.8            | 40.1            | 47.3            | 1.4        | 100.0   | 222         |

Mujer

|   | Muy satisfecho | Algo satisfecho | Poco satisfecho | Nada satisfecho | No precisa | Total % | N° de Casos |
|---|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------|---------|-------------|
| El funcionamiento de los semáforos                                      | 10.2           | 30.5            | 43.8            | 15.5            | 0.0        | 100.0   | 226         |
| La labor de los inspectores de tránsito                                 | 4.4            | 24.3            | 33.6            | 34.5            | 3.1        | 100.0   | 226         |
| La labor de la policía de tránsito                                      | 4.4            | 24.3            | 46.9            | 24.3            | 0.0        | 100.0   | 226         |
| Los paraderos de transporte público                                     | 3.5            | 28.8            | 37.6            | 30.1            | 0.0        | 100.0   | 226         |
| El estado de las veredas y espacios para la circulación de los peatones | 3.1            | 27.9            | 37.6            | 31.0            | 0.4        | 100.0   | 226         |
| El estado de las pistas o carreteras                                    | 2.7            | 23.9            | 33.2            | 40.3            | 0.0        | 100.0   | 226         |
| El respeto o el cuidado por la seguridad del peatón                     | 1.3            | 17.7            | 41.6            | 39.4            | 0.0        | 100.0   | 226         |
| La seguridad en el transporte público                                   | 0.9            | 15.5            | 39.8            | 43.8            | 0.0        | 100.0   | 226         |
| La seguridad para las mujeres y niñas en el transporte público          | 0.4            | 13.3            | 31.0            | 55.3            | 0.0        | 100.0   | 226         |



¿Qué tan satisfecho está usted con los siguientes aspectos del tránsito y transporte por las calles de Lima Metropolitana y el Callao?

Según Nivel Socioeconómico

### Nivel Socioeconómico A/B

|   | Muy satisfecho | Algo satisfecho | Poco satisfecho | Nada satisfecho | No precisa | Total % | N° de Casos |
|---|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------|---------|-------------|
| El funcionamiento de los semáforos                                      | 5.5            | 34.5            | 41.8            | 18.2            | 0.0        | 100.0   | 110         |
| La labor de los inspectores de tránsito                                 | 1.8            | 26.4            | 33.6            | 35.5            | 2.7        | 100.0   | 110         |
| La labor de la policía de tránsito                                      | 6.4            | 20.9            | 50.0            | 22.7            | 0.0        | 100.0   | 110         |
| Los paraderos de transporte público                                     | 1.8            | 24.5            | 40.9            | 32.7            | 0.0        | 100.0   | 110         |
| El estado de las veredas y espacios para la circulación de los peatones | 1.8            | 27.3            | 36.4            | 33.6            | 0.9        | 100.0   | 110         |
| El estado de las pistas o carreteras                                    | 3.6            | 16.4            | 38.2            | 40.9            | 0.9        | 100.0   | 110         |
| El respeto o el cuidado por la seguridad del peatón                     | 0.9            | 10.9            | 45.5            | 41.8            | 0.9        | 100.0   | 110         |
| La seguridad en el transporte público                                   | 0.0            | 12.7            | 31.8            | 55.5            | 0.0        | 100.0   | 110         |
| La seguridad para las mujeres y niñas en el transporte público          | 0.0            | 8.2             | 31.8            | 60.0            | 0.0        | 100.0   | 110         |

### Nivel Socioeconómico C

|   | Muy satisfecho | Algo satisfecho | Poco satisfecho | Nada satisfecho | No precisa | Total % | N° de Casos |
|---|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------|---------|-------------|
| El funcionamiento de los semáforos                                      | 9.7            | 28.7            | 41.7            | 19.9            | 0.0        | 100.0   | 216         |
| La labor de los inspectores de tránsito                                 | 5.1            | 24.5            | 32.4            | 35.6            | 2.3        | 100.0   | 216         |
| La labor de la policía de tránsito                                      | 5.6            | 25.0            | 40.3            | 29.2            | 0.0        | 100.0   | 216         |
| Los paraderos de transporte público                                     | 5.1            | 26.9            | 35.2            | 31.9            | 0.9        | 100.0   | 216         |
| El estado de las veredas y espacios para la circulación de los peatones | 3.2            | 25.9            | 40.7            | 30.1            | 0.0        | 100.0   | 216         |
| El estado de las pistas o carreteras                                    | 0.9            | 23.1            | 40.3            | 35.6            | 0.0        | 100.0   | 216         |
| El respeto o el cuidado por la seguridad del peatón                     | 1.9            | 16.7            | 44.4            | 37.0            | 0.0        | 100.0   | 216         |
| La seguridad en el transporte público                                   | 1.4            | 17.6            | 43.1            | 37.5            | 0.5        | 100.0   | 216         |
| La seguridad para las mujeres y niñas en el transporte público          | 0.9            | 13.0            | 36.6            | 49.1            | 0.5        | 100.0   | 216         |

### Nivel Socioeconómico D/E

|   | Muy satisfecho | Algo satisfecho | Poco satisfecho | Nada satisfecho | No precisa | Total % | N° de Casos |
|---|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------|---------|-------------|
| El funcionamiento de los semáforos                                      | 8.2            | 32.8            | 39.3            | 19.7            | 0.0        | 100.0   | 122         |
| La labor de los inspectores de tránsito                                 | 1.6            | 26.2            | 36.1            | 32.0            | 4.1        | 100.0   | 122         |
| La labor de la policía de tránsito                                      | 4.1            | 31.1            | 41.8            | 23.0            | 0.0        | 100.0   | 122         |
| Los paraderos de transporte público                                     | 4.1            | 24.6            | 44.3            | 27.0            | 0.0        | 100.0   | 122         |
| El estado de las veredas y espacios para la circulación de los peatones | 3.3            | 21.3            | 40.2            | 35.2            | 0.0        | 100.0   | 122         |
| El estado de las pistas o carreteras                                    | 0.8            | 21.3            | 29.5            | 48.4            | 0.0        | 100.0   | 122         |
| El respeto o el cuidado por la seguridad del peatón                     | 0.8            | 18.9            | 43.4            | 36.1            | 0.8        | 100.0   | 122         |
| La seguridad en el transporte público                                   | 0.8            | 16.4            | 41.8            | 41.0            | 0.0        | 100.0   | 122         |
| La seguridad para las mujeres y niñas en el transporte público          | 0.0            | 13.9            | 36.9            | 47.5            | 1.6        | 100.0   | 122         |

## LOS TEMAS DE PREOCUPACIÓN CIUDADANA: ¿SERÁN MATERIA DE DEBATE ELECTORAL?



**A**nalizar las valoraciones de los usuarios de Lima Metropolitana y el Callao sobre servicio del transporte, nos lleva al espacio público compartido, que constituye un piso común desde donde emergen opiniones colectivas, a la vez que revela las desiguales condiciones que se experimentan.

En este comentario me enfocaré primero en las opiniones de los niveles socioeconómicos C y D/E, por ser ellos los que más utilizan los servicios de transporte público. Mientras que el nivel socioeconómico A/B, al movilizarse principalmente en vehículo particular o en taxi, experimenta el espacio público desde una condición que le ofrece una mirada distinta.

Resalta en los sectores C y D/E, que la característica más valorada consista en la rapidez del servicio público de transporte (28.7% y 22.1%, respectivamente). La gente prefiere pasar menos horas en el transporte público, dado que cada día debe recorrer grandes distancias para ir y regresar de su centro de trabajo en la extendida ciudad de Lima Metropolitana y el Callao. Se calcula que se utilizan alrededor de 4 a 6 horas diarias para desplazarse. Así, la opción de poner la rapidez por delante tiene sentido, y coloca en segundo plano otras consideraciones como el estado de las pistas, el funcionamiento de los semáforos, etc. Para quienes casi no tienen opción de elegir, y asumiendo que en los servicios de transporte la gente va “como sardinas”, resulta razonable privilegiar la economía del tiempo, especialmente si de esta forma, al menos se puede contar con un poco más de tiempo propio. Sin embargo, Lima tiene tal densidad de tráfico, que esto llega a afectar a todos los sectores socioeconómicos, incluido el A/B, donde los que valoran la rapidez constituyen el 30%.

Todas estas respuestas se contrastan con el desconocimiento de la mayoría (casi el 60%) sobre la reforma del transporte en Lima Metropolitana. Aquí aparece un tema de agenda pública urgente para las siguientes elecciones municipales, en las cuales debería exigirse a los candidatos, propuestas concretas y viables. ¿Sucederá eso con la gran dispersión de candidatos que existe actualmente?

También es importante señalar que ciudadanos de todos los sectores socioeconómicos coinciden en mencionar como el segundo motivo de preocupación la contaminación ambiental. En este sentido, la opinión acerca de que un buen servicio de transporte público no debería contaminar, se distribuye de la siguiente manera: en el nivel socioeconómico A/B un 20%, en el C un 17%, y en el D/E un 20%. Todos los sectores socioeconómicos muestran un nivel de consciencia sobre los males que acarrea la contaminación ambiental producida por un parque automotor insuficientemente regulado. Quienes se trasladan en auto particular tratarán de guarecerse en su vehículo,



### ROSA ALAYZA

Magíster en Ciencia Política por la New School for Social Research de Nueva York. Licenciada en Sociología por la PUCP. Profesora Asociada del Departamento de Ciencias Sociales de la PUCP. Miembro del Grupo de Investigación en Instituciones, Políticas Públicas y Ciudadanía.

mientras quienes utilizan el transporte público son los más expuestos, pero no por eso están ciegos frente a los negativos efectos de la contaminación.

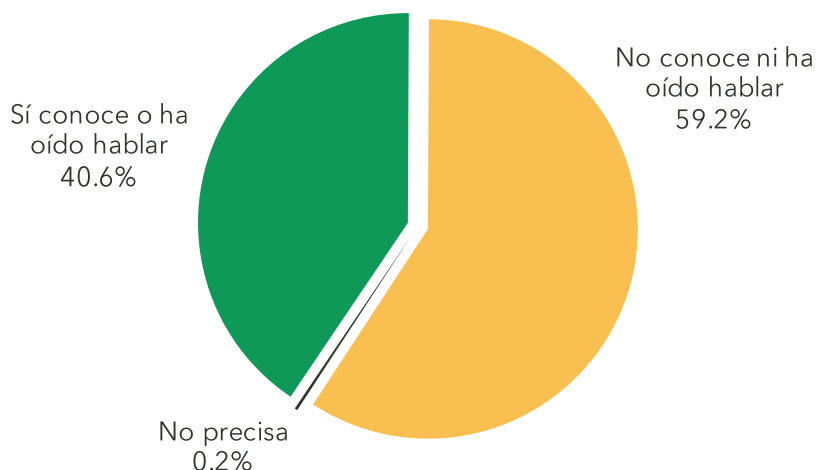
Un tercer elemento que se destaca como problema del transporte público consiste en la seguridad de niños, ancianos y discapacitados: lo menciona un 11.8% en el nivel socioeconómico A/B, un 15.7% en el C, y un 21.3% en el D/E. Estos datos muestran claramente, de qué manera los usuarios del servicio público le dan peso a la seguridad de estos grupos vulnerables, expuestos en el uso del servicio público de transporte. Dicho elemento puesto en el contexto de un servicio de transporte que no cuida a sus pasajeros en general, muestra en particular, un nivel de consciencia de la mayor vulnerabilidad de los grupos mencionados, y que por ello merecerían tener un trato diferenciado. Nuevamente la precariedad y las carencias del servicio público de transporte hacen evidente la necesidad de ofrecer un servicio seguro para los sectores más vulnerables; lo cual se expone con mayor peso en los sectores que utilizan más el servicio público. El 21.3% del sector socioeconómico D/E considera que el servicio de transporte debe ser seguro para los niños, ancianos y discapacitados.

Al finalizar no quiero dejar de mencionar que los niveles de coincidencia en los tres primeros aspectos de preocupación de los usuarios del servicio de transporte público en Lima y el Callao, nos muestran claramente algunos temas prioritarios en la agenda pública. Pregunto: ¿Hasta qué punto estos temas serán materia del debate público electoral? Eso está por verse. Al mismo tiempo, llama la atención que los aspectos que presentan un bajo nivel de prioridad para los ciudadanos, sean las tarifas más accesibles (un 6% en el A/B, un 10% en el C, y un 13.9% en el D/E) o la tarifa plana (un 7.3% en el A/B, un 7.4% en el C, y un 8.2% en el D/E).

Años atrás presenciábamos movilizaciones por la reducción de las tarifas. Sin embargo, esta baja prioridad otorgada hoy a las mismas, podría estar mostrando un aprendizaje de los usuarios acerca de que son las autoridades quienes definen las tarifas y que ellos, los usuarios, no tienen intervención en ese asunto.

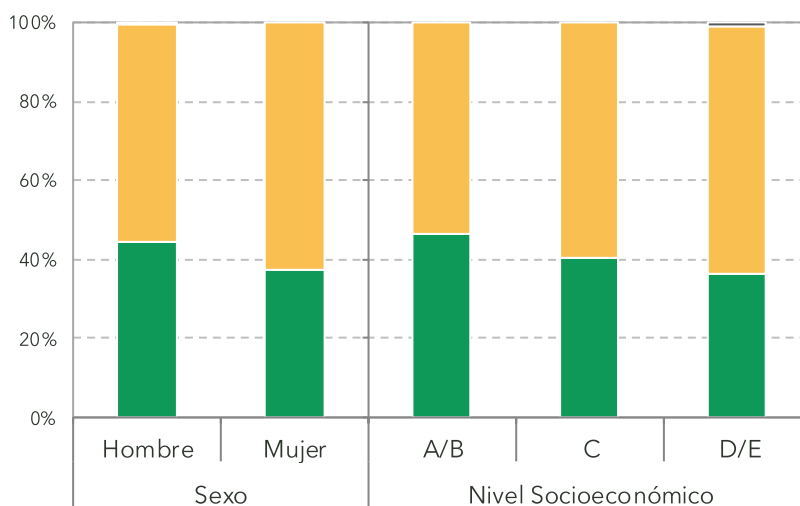
# 3 CONOCIMIENTO SOBRE LA REFORMA DEL TRANSPORTE (RT)

¿Conoce usted o ha oído hablar de algún tipo de Reforma del Transporte (RT) que se esté realizando en Lima Metropolitana y el Callao?



## Según Sexo y Nivel Socioeconómico

■ Sí conoce o ha oído hablar    ■ No conoce ni ha oído hablar    ■ No precisa



|                             | Total % | Sexo   |       | Nivel Socioeconómico |       |       |
|-----------------------------|---------|--------|-------|----------------------|-------|-------|
|                             |         | Hombre | Mujer | A/B                  | C     | D/E   |
| Sí conoce o ha oído hablar  | 40.6    | 44.1   | 37.2  | 46.4                 | 40.3  | 36.1  |
| No conoce ni ha oído hablar | 59.2    | 55.4   | 62.8  | 53.6                 | 59.7  | 63.1  |
| No precisa                  | 0.2     | 0.5    | 0.0   | 0.0                  | 0.0   | 0.8   |
| Total %                     | 100.0   | 100.0  | 100.0 | 100.0                | 100.0 | 100.0 |
| N° de Casos                 | 448     | 222    | 226   | 110                  | 216   | 122   |

# 4 PERCEPCIONES SOBRE LA REFORMA DEL TRANSPORTE (RT)



¿Y qué tan de acuerdo o en desacuerdo estaría usted con cada una de las siguientes frases sobre la Reforma del Transporte (RT) en Lima Metropolitana y el Callao?



Muy en desacuerdo



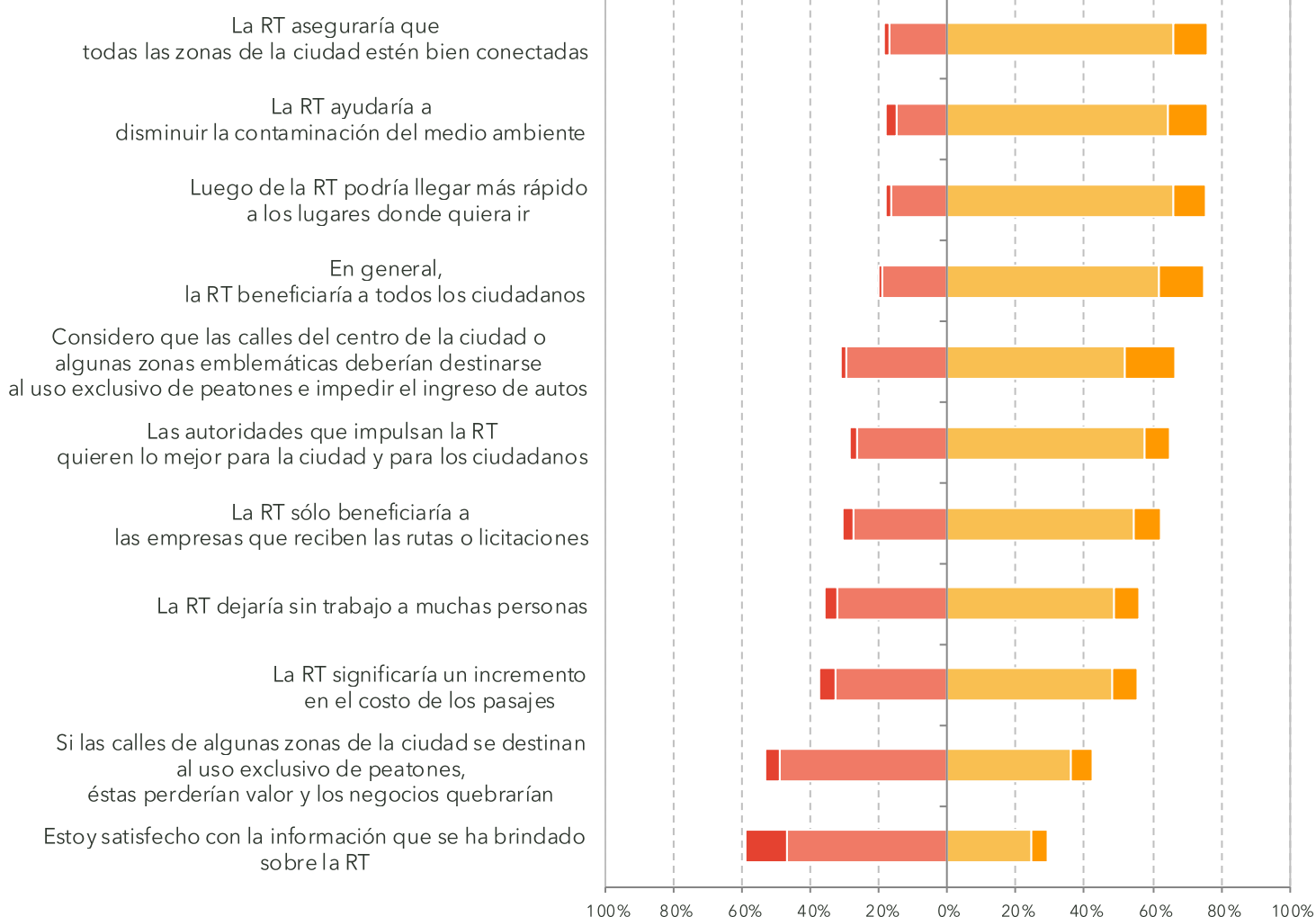
En desacuerdo



De acuerdo



Muy de acuerdo



¿Y qué tan de acuerdo o en desacuerdo estaría usted con cada una de las siguientes frases sobre la Reforma del Transporte (RT) en Lima Metropolitana y el Callao?



|  | Muy de acuerdo | De acuerdo | En desacuerdo | Muy en desacuerdo | No precisa | Total % | N° de Casos |
|--|----------------|------------|---------------|-------------------|------------|---------|-------------|
| La RT aseguraría que todas las zonas de la ciudad estén bien conectadas  | 10.3           | 65.8       | 17.0          | 1.6               | 5.4        | 100.0   | 448         |
| La RT ayudaría a disminuir la contaminación del medio ambiente   | 11.6           | 64.3       | 15.0          | 3.1               | 6.0        | 100.0   | 448         |
| Luego de la RT podría llegar más rápido a los lugares donde quiera ir  | 9.2            | 66.1       | 16.5          | 1.3               | 6.9        | 100.0   | 448         |
| La RT beneficiaría a todos los ciudadanos  | 12.7           | 62.1       | 18.8          | 1.3               | 5.1        | 100.0   | 448         |
| Las calles del centro de la ciudad o algunas zonas emblemáticas deberían destinarse al uso exclusivo de peatones e impedir el ingreso de autos | 14.7           | 51.8       | 29.2          | 1.6               | 2.7        | 100.0   | 448         |
| Las autoridades que impulsan la RT quieren lo mejor para la ciudad y para los ciudadanos   | 7.8            | 57.4       | 26.1          | 2.2               | 6.5        | 100.0   | 448         |
| La RT sólo beneficiaría a las empresas que reciben las rutas o licitaciones  | 8.0            | 54.5       | 27.5          | 2.9               | 7.1        | 100.0   | 448         |
| La RT dejaría sin trabajo a muchas personas  | 7.6            | 48.7       | 32.4          | 3.6               | 7.8        | 100.0   | 448         |
| La RT significaría un incremento en el costo de los pasajes  | 7.4            | 48.2       | 32.8          | 4.5               | 7.1        | 100.0   | 448         |
| Si las calles de algunas zonas de la ciudad se destinan al uso exclusivo de peatones, éstas perderían valor y los negocios quebrarían          | 6.5            | 35.9       | 49.1          | 4.2               | 4.2        | 100.0   | 448         |
| Estoy satisfecho con la información que se ha brindado sobre la RT   | 4.5            | 24.6       | 46.9          | 12.1              | 12.1       | 100.0   | 448         |



¿Y qué tan de acuerdo o en desacuerdo estaría usted con cada una de las siguientes frases sobre la Reforma del Transporte (RT) en Lima Metropolitana y el Callao?

Según Sexo

## Hombre

|  | Muy de acuerdo | De acuerdo | En desacuerdo | Muy en desacuerdo | No precisa | Total % | N° de Casos |
|--|----------------|------------|---------------|-------------------|------------|---------|-------------|
| La RT aseguraría que todas las zonas de la ciudad estén bien conectadas  | 9.0            | 67.6       | 17.1          | 0.9               | 5.4        | 100.0   | 222         |
| La RT ayudaría a disminuir la contaminación del medio ambiente   | 13.5           | 61.7       | 16.2          | 4.1               | 4.5        | 100.0   | 222         |
| Luego de la RT podría llegar más rápido a los lugares donde quiera ir  | 9.5            | 68.0       | 15.3          | 1.4               | 5.9        | 100.0   | 222         |
| La RT beneficiaría a todos los ciudadanos  | 13.1           | 62.2       | 19.4          | 0.9               | 4.5        | 100.0   | 222         |
| Las calles del centro de la ciudad o algunas zonas emblemáticas deberían destinarse al uso exclusivo de peatones e impedir el ingreso de autos | 16.7           | 51.4       | 27.0          | 1.8               | 3.2        | 100.0   | 222         |
| Las autoridades que impulsan la RT quieren lo mejor para la ciudad y para los ciudadanos   | 6.8            | 60.4       | 24.3          | 2.7               | 5.9        | 100.0   | 222         |
| La RT sólo beneficiaría a las empresas que reciben las rutas o licitaciones  | 9.0            | 50.5       | 30.2          | 2.7               | 7.7        | 100.0   | 222         |
| La RT dejaría sin trabajo a muchas personas  | 6.8            | 47.7       | 35.1          | 3.2               | 7.2        | 100.0   | 222         |
| La RT significaría un incremento en el costo de los pasajes  | 7.2            | 46.8       | 35.1          | 5.4               | 5.4        | 100.0   | 222         |
| Si las calles de algunas zonas de la ciudad se destinan al uso exclusivo de peatones, éstas perderían valor y los negocios quebrarían          | 7.2            | 36.0       | 47.3          | 5.0               | 4.5        | 100.0   | 222         |
| Estoy satisfecho con la información que se ha brindado sobre la RT   | 6.8            | 23.0       | 45.9          | 10.8              | 13.5       | 100.0   | 222         |

## Mujer

|  | Muy de acuerdo | De acuerdo | En desacuerdo | Muy en desacuerdo | No precisa | Total % | N° de Casos |
|--|----------------|------------|---------------|-------------------|------------|---------|-------------|
| La RT aseguraría que todas las zonas de la ciudad estén bien conectadas  | 11.5           | 64.2       | 16.8          | 2.2               | 5.3        | 100.0   | 226         |
| La RT ayudaría a disminuir la contaminación del medio ambiente   | 9.7            | 66.8       | 13.7          | 2.2               | 7.5        | 100.0   | 226         |
| Luego de la RT podría llegar más rápido a los lugares donde quiera ir  | 8.8            | 64.2       | 17.7          | 1.3               | 8.0        | 100.0   | 226         |
| La RT beneficiaría a todos los ciudadanos  | 12.4           | 61.9       | 18.1          | 1.8               | 5.8        | 100.0   | 226         |
| Las calles del centro de la ciudad o algunas zonas emblemáticas deberían destinarse al uso exclusivo de peatones e impedir el ingreso de autos | 12.8           | 52.2       | 31.4          | 1.3               | 2.2        | 100.0   | 226         |
| Las autoridades que impulsan la RT quieren lo mejor para la ciudad y para los ciudadanos   | 8.8            | 54.4       | 27.9          | 1.8               | 7.1        | 100.0   | 226         |
| La RT sólo beneficiaría a las empresas que reciben las rutas o licitaciones  | 7.1            | 58.4       | 24.8          | 3.1               | 6.6        | 100.0   | 226         |
| La RT dejaría sin trabajo a muchas personas  | 8.4            | 49.6       | 29.6          | 4.0               | 8.4        | 100.0   | 226         |
| La RT significaría un incremento en el costo de los pasajes  | 7.5            | 49.6       | 30.5          | 3.5               | 8.8        | 100.0   | 226         |
| Si las calles de algunas zonas de la ciudad se destinan al uso exclusivo de peatones, éstas perderían valor y los negocios quebrarían          | 5.8            | 35.8       | 50.9          | 3.5               | 4.0        | 100.0   | 226         |
| Estoy satisfecho con la información que se ha brindado sobre la RT   | 2.2            | 26.1       | 47.8          | 13.3              | 10.6       | 100.0   | 226         |

¿Y qué tan de acuerdo o en desacuerdo estaría usted con cada una de las siguientes frases sobre la Reforma del Transporte (RT) en Lima Metropolitana y el Callao?



Según Nivel Socioeconómico

Nivel Socioeconómico A/B

|  | Muy de acuerdo | De acuerdo | En desacuerdo | Muy en desacuerdo | No precisa | Total % | Nº de Casos |
|--|----------------|------------|---------------|-------------------|------------|---------|-------------|
| La RT aseguraría que todas las zonas de la ciudad estén bien conectadas  | 12.7           | 66.4       | 10.9          | 0.9               | 9.1        | 100.0   | 110         |
| La RT ayudaría a disminuir la contaminación del medio ambiente   | 16.4           | 62.7       | 11.8          | 3.6               | 5.5        | 100.0   | 110         |
| Luego de la RT podría llegar más rápido a los lugares donde quiera ir  | 11.8           | 65.5       | 11.8          | 1.8               | 9.1        | 100.0   | 110         |
| La RT beneficiaría a todos los ciudadanos  | 20.0           | 59.1       | 16.4          | 0.9               | 3.6        | 100.0   | 110         |
| Las calles del centro de la ciudad o algunas zonas emblemáticas deberían destinarse al uso exclusivo de peatones e impedir el ingreso de autos | 25.5           | 47.3       | 20.9          | 3.6               | 2.7        | 100.0   | 110         |
| Las autoridades que impulsan la RT quieren lo mejor para la ciudad y para los ciudadanos   | 13.6           | 50.0       | 30.0          | 1.8               | 4.5        | 100.0   | 110         |
| La RT sólo beneficiaría a las empresas que reciben las rutas o licitaciones  | 8.2            | 48.2       | 30.9          | 6.4               | 6.4        | 100.0   | 110         |
| La RT dejaría sin trabajo a muchas personas  | 5.5            | 49.1       | 32.7          | 3.6               | 9.1        | 100.0   | 110         |
| La RT significaría un incremento en el costo de los pasajes  | 4.5            | 48.2       | 38.2          | 4.5               | 4.5        | 100.0   | 110         |
| Si las calles de algunas zonas de la ciudad se destinan al uso exclusivo de peatones, éstas perderían valor y los negocios quebrarían          | 8.2            | 29.1       | 50.0          | 7.3               | 5.5        | 100.0   | 110         |
| Estoy satisfecho con la información que se ha brindado sobre la RT   | 7.3            | 25.5       | 44.5          | 7.3               | 15.5       | 100.0   | 110         |

Nivel Socioeconómico C

|  | Muy de acuerdo | De acuerdo | En desacuerdo | Muy en desacuerdo | No precisa | Total % | Nº de Casos |
|--|----------------|------------|---------------|-------------------|------------|---------|-------------|
| La RT aseguraría que todas las zonas de la ciudad estén bien conectadas  | 11.1           | 64.8       | 18.5          | 1.9               | 3.7        | 100.0   | 216         |
| La RT ayudaría a disminuir la contaminación del medio ambiente   | 9.7            | 65.3       | 16.7          | 1.9               | 6.5        | 100.0   | 216         |
| Luego de la RT podría llegar más rápido a los lugares donde quiera ir  | 10.2           | 64.4       | 17.6          | 1.9               | 6.0        | 100.0   | 216         |
| La RT beneficiaría a todos los ciudadanos  | 12.5           | 60.6       | 21.3          | 1.4               | 4.2        | 100.0   | 216         |
| Las calles del centro de la ciudad o algunas zonas emblemáticas deberían destinarse al uso exclusivo de peatones e impedir el ingreso de autos | 13.4           | 51.9       | 31.5          | 0.9               | 2.3        | 100.0   | 216         |
| Las autoridades que impulsan la RT quieren lo mejor para la ciudad y para los ciudadanos   | 7.4            | 57.9       | 26.4          | 2.3               | 6.0        | 100.0   | 216         |
| La RT sólo beneficiaría a las empresas que reciben las rutas o licitaciones  | 6.9            | 56.5       | 28.2          | 2.3               | 6.0        | 100.0   | 216         |
| La RT dejaría sin trabajo a muchas personas  | 9.3            | 49.1       | 31.9          | 3.2               | 6.5        | 100.0   | 216         |
| La RT significaría un incremento en el costo de los pasajes  | 6.9            | 48.6       | 32.4          | 4.6               | 7.4        | 100.0   | 216         |
| Si las calles de algunas zonas de la ciudad se destinan al uso exclusivo de peatones, éstas perderían valor y los negocios quebrarían          | 5.6            | 40.3       | 49.1          | 3.7               | 1.4        | 100.0   | 216         |
| Estoy satisfecho con la información que se ha brindado sobre la RT   | 4.2            | 24.5       | 49.1          | 10.6              | 11.6       | 100.0   | 216         |



¿Y qué tan de acuerdo o en desacuerdo estaría usted con cada una de las siguientes frases sobre la Reforma del Transporte (RT) en Lima Metropolitana y el Callao?

Según Nivel Socioeconómico

### Nivel Socioeconómico D/E

|  | Muy de acuerdo | De acuerdo | En desacuerdo | Muy en desacuerdo | No precisa | Total % | N° de Casos |
|--|----------------|------------|---------------|-------------------|------------|---------|-------------|
| La RT aseguraría que todas las zonas de la ciudad estén bien conectadas  | 6.6            | 67.2       | 19.7          | 1.6               | 4.9        | 100.0   | 122         |
| La RT ayudaría a disminuir la contaminación del medio ambiente   | 10.7           | 63.9       | 14.8          | 4.9               | 5.7        | 100.0   | 122         |
| Luego de la RT podría llegar más rápido a los lugares donde quiera ir  | 4.9            | 69.7       | 18.9          | 0.0               | 6.6        | 100.0   | 122         |
| La RT beneficiaría a todos los ciudadanos  | 6.6            | 67.2       | 16.4          | 1.6               | 8.2        | 100.0   | 122         |
| Las calles del centro de la ciudad o algunas zonas emblemáticas deberían destinarse al uso exclusivo de peatones e impedir el ingreso de autos | 7.4            | 55.7       | 32.8          | 0.8               | 3.3        | 100.0   | 122         |
| Las autoridades que impulsan la RT quieren lo mejor para la ciudad y para los ciudadanos   | 3.3            | 63.1       | 22.1          | 2.5               | 9.0        | 100.0   | 122         |
| La RT sólo beneficiaría a las empresas que reciben las rutas o licitaciones  | 9.8            | 56.6       | 23.0          | 0.8               | 9.8        | 100.0   | 122         |
| La RT dejaría sin trabajo a muchas personas  | 6.6            | 47.5       | 32.8          | 4.1               | 9.0        | 100.0   | 122         |
| La RT significaría un incremento en el costo de los pasajes  | 10.7           | 47.5       | 28.7          | 4.1               | 9.0        | 100.0   | 122         |
| Si las calles de algunas zonas de la ciudad se destinan al uso exclusivo de peatones, éstas perderían valor y los negocios quebrarían          | 6.6            | 34.4       | 48.4          | 2.5               | 8.2        | 100.0   | 122         |
| Estoy satisfecho con la información que se ha brindado sobre la RT   | 2.5            | 23.8       | 45.1          | 18.9              | 9.8        | 100.0   | 122         |

## VALORACIÓN DEL ESTADO DEL TRANSPORTE EN LIMA METROPOLITANA Y EL CALLAO



El primer aspecto que llama la atención del estudio del IOP, en torno al estado del sistema transporte en Lima Metropolitana y el Callao, es que la mayoría de las personas entrevistadas considera que para valorar como bueno un sistema de transporte, las tres principales características que debe presentar son: para un 50.9% la rapidez, para un 44.9% que no sea contaminante y para un 47.1% que ofrezca seguridad a diversos colectivos como las personas mayores, los niños y las personas con capacidades diferentes.

Esta conciencia ciudadana en torno a las virtudes que debe presentar el sistema, contrasta con la realidad que existe en Lima: un modelo basado en la informalidad, que sin duda dificulta la rapidez de la movilidad, debido a que la excesiva concentración de vehículos de transporte ha colapsado las vías públicas. Según datos de la Gerencia del Transporte de la Municipalidad de Lima, en una ciudad donde se necesitarían 75,000 taxis –según la proporción de habitantes que tiene–, existen actualmente más de 200,000; siendo la mayoría de ellos informales (115,000).

El transporte colectivo tampoco se libra de la informalidad. Según datos de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), existen 43,000 vehículos informales carentes de aspectos básicos como la accesibilidad o la seguridad. Solamente en 2017, la SUTRAN realizó 395,000 intervenciones sobre colectivos informales, es decir, 1,082 intervenciones diarias.

Pero al mismo tiempo, la informalidad también influye en la sostenibilidad del transporte, no sólo porque haya un número considerablemente mayor de vehículos que el necesario para las características sociodemográficas de la ciudad, sino porque, además, el estado de estos vehículos deja bastante que desear. Según la Organización Mundial de la Salud, Lima es una de las capitales del mundo con mayor contaminación ambiental. El 90% de los habitantes de Lima Metropolitana y más del 87% de los del Callao son conscientes de ello y consideraron, en un sondeo para el diario El Comercio, que el sistema de transporte informal es el principal responsable de la elevada contaminación que existe en ambas ciudades.

Finalmente, la informalidad afecta a la seguridad que se espera que ofrezcan determinados vehículos a diversos colectivos como los niños, o la accesibilidad deseable para las personas mayores y las personas con capacidades diferentes. En este sentido, frecuentemente la Defensoría del Pueblo ha llamado la atención a las autoridades reclamando que la política de transporte incluya la accesibilidad, especialmente para las personas con capacidades diferentes, a las que les es extremadamente complejo movilizarse en Lima y el Callao.



**DANIEL  
CASAL**

Doctor en Ciencia  
Política y de la  
Administración  
Pública por la  
Universidad  
Complutense de  
Madrid. Profesor de  
Ciencia Política en la  
Universidad Rey Juan  
Carlos.

Las principales demandas de los limeños y chalacos entrevistados en el estudio no se están cumpliendo. Por esta razón, no sorprenden algunos datos del informe. Como por ejemplo, que un 42.9% considere que el transporte no es seguro y que por tanto, un 43.1% de los entrevistados se muestren poco satisfechos con la labor de la policía de tránsito. O también, que un 34.6% se muestre nada satisfecho con el papel de los inspectores de tránsito.

A pesar de estos datos, un 59.2% de los entrevistados afirma no conocer los contenidos de la Reforma del Transporte. Sin embargo, la percepción de una posible Reforma del Transporte es positiva, y más de un 60% de los limeños y chalacos valoran favorablemente el impacto que ésta tendría en aspectos como la mejora de la conexión, la disminución de la contaminación o una mayor rapidez.

La situación del transporte, por tanto, preocupa cada vez más a los vecinos de Lima y Callao, que parecen ser bastante conscientes de sus principales problemas: la informalidad, la contaminación y la falta de accesibilidad.

## FICHA TÉCNICA

|                            |   |
|----------------------------|---|
|                            | Encuesta en Lima Metropolitana y Callao realizada por el Instituto de Opinión Pública de la Pontificia Universidad Católica del Perú.   |
| UNIVERSO                   | Hombres y mujeres de nacionalidad peruana, de 18 años o más, residentes en Lima Metropolitana y Callao.   |
| NIVEL DE REPRESENTATIVIDAD | En los distritos incluidos en el marco muestral se encuentra el 99% de la población de 18 a más años de Lima Metropolitana y el 100% de la población de 18 a más años del Callao. |
| SISTEMA DE MUESTREO        | Semiprobabilístico polietápico.   |
| MUESTRA                    | 448 personas entrevistadas.   |
| MARGEN DE ERROR            | $\pm 4.63\%$ con un nivel de confianza del 95%, asumiendo 50%-50% de heterogeneidad, bajo el supuesto de muestreo aleatorio simple.   |
| FECHAS DE APLICACIÓN       | 14 al 25 de noviembre del 2017.   |

## EQUIPO IOP

Pluvia Astete, Néstor Arzapalo, Sabina Cabrera, Scarlett Cabrera, Silvia Carranza, Magda Carrera, Sergio Chávez, César Cosíos, Tatiana León, Alice López, Vanía Martínez, Ledda Narváez, Jan Marc Rottenbacher y Meir Tintaya.