



¿CÓMO MOVERNOS MEJOR EN CIUDADES COMO LAS NUESTRAS?



ASOCIACIÓN
MOVEMOS

Powered by



ÍNDICE

SOBRE MOVEMOS	03
INTRODUCCIÓN	04
PRIMER BLOQUE: ¿CÓMO NOS MOVEMOS EN NUESTRA CIUDAD?	08
SEGUNDO BLOQUE: ¿QUÉ NECESITAMOS PARA MOVILIZARNOS MEJOR EN UN FUTURO?	12
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	14

SÍGUENOS EN:





MOVEMOS

MOVEMOS, Asociación VINCI Highways por la Movilidad Sostenible, creada en septiembre 2020, tiene como objetivo ser el principal promotor y articulador de la movilidad sostenible en el Perú, inspirando ciudadanos activos, conscientes y organizados para transformar nuestras ciudades e incidir en políticas públicas en favor de éstas.

Este documento presenta el resumen del tercer webinar del 2021, realizado el 23 de setiembre por MOVEMOS y el Grupo RPP.

El webinar, denominado “¿Cómo movernos mejor en ciudades como las nuestras?”, contó con la participación de Ana Sofía Sánchez Juárez C., directora general de WAZE Latinoamérica como invitada especial. Además, entre los panelistas se contó con la participación de Elsa Galarza, directora de la Escuela de Gestión Pública de la Universidad del Pacífico y ex Ministra del Ambiente del Perú. Del sector privado, participó Laurent Cavrois, CEO de VINCI Highways Perú y presidente de la Asociación MOVEMOS. Por otro lado, del ámbito académico, se contó con la participación de Juan Carlos Dextre, profesor principal del departamento Académico de Ingeniería de la PUCP. Finalmente, del ámbito de cooperación internacional, participó Irene Portabales, especialista de Transporte del Banco Mundial.



Abril de 2020, Lima con 2% de movilidad
Fuente: Waze



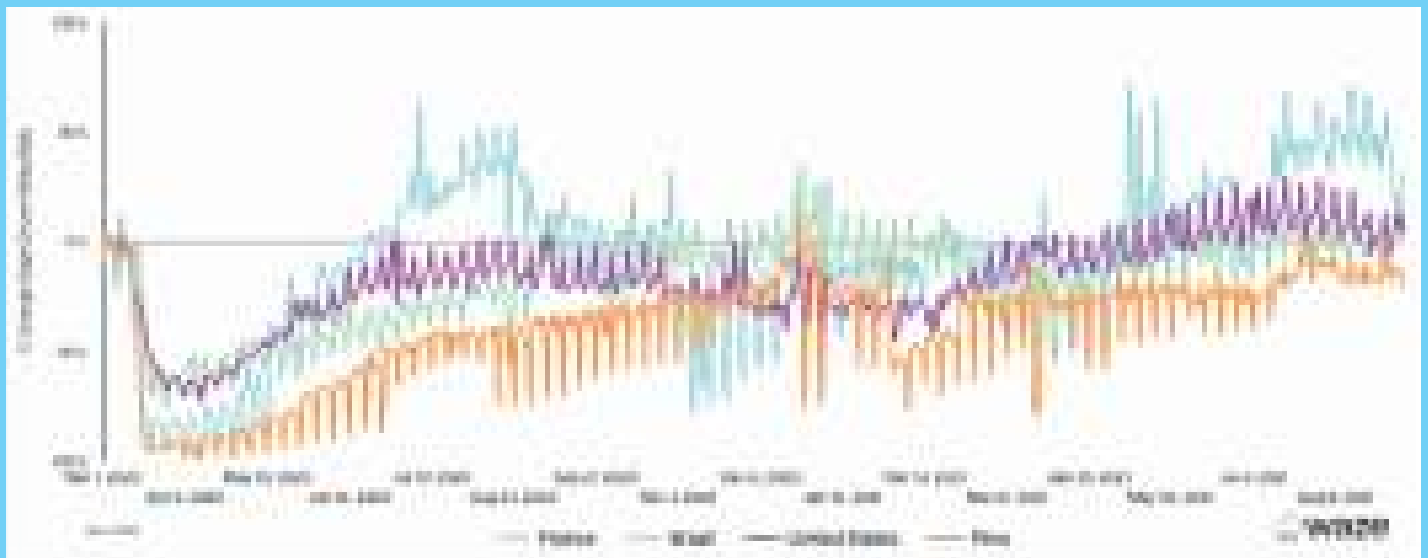
INTRODUCCIÓN

En el año 2020, la pandemia tuvo un gran impacto a nivel mundial, no solo en lo económico y social, sino también en la movilidad. En Lima, los desplazamientos de las personas disminuyeron hasta un 98%, un valor inferior al promedio que se registró en América Latina (80%). Un aspecto positivo fue la disminución de las emisiones de CO₂; evidenciándose el impacto que generan las ciudades y áreas metropolitanas.

Actualmente, en comparación al año pasado, nos encontramos en una situación en la que el mundo se

está volviendo a mover. A nivel global, en la mayoría de los países, los niveles de movilidad se están recuperando, registrándose valores mayores del 100%. Perú posee una tendencia similar a la de México, Chile y Australia. En este último país, donde casi no se tuvieron restricciones, se registra una movilidad superior al 100%, mientras que en Perú se registra una recuperación actual del 90% en la ciudad de Lima.

Movilidad post pandemia índice 0%



Fuente: Waze Internal Data.

Pero también vemos este tipo de comportamiento en los países con una alta tasa de vacunación, donde el índice de recuperación de la movilidad sobrepasa el de antes de la pandemia. En esta nueva normalidad, el

auto ha tomado mayor relevancia por temas de seguridad, dado que se percibe como una extensión de la casa, permitiendo guardar la famosa distancia.

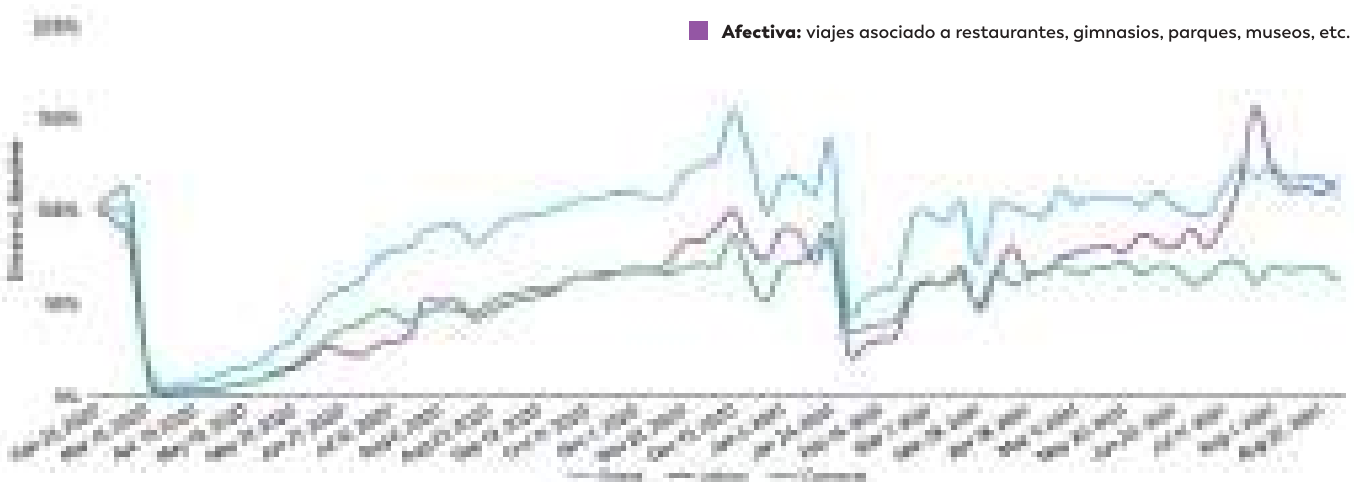
Las principales ciudades ya están moviéndose y el tráfico recuperándose.



Fuente: Waze Internal Data. Crecimiento en navegaciones a través de Waze. México, Septiembre 2021.

La movilidad en Perú se da principalmente por viajes esenciales y afectivos.

- **Obligatoria / Commute**
Mañana: de casa al trabajo o al trabajo de 5 a.m. a 11 a.m.
Tarde: del trabajo a casa o a casa de 3 p.m. a 9 p.m.
- **Esencial:** viajes asociados a supermercado, gasolinera, otras tiendas.
- **Afectiva:** viajes asociado a restaurantes, gimnasios, parques, museos, etc.



Fuente: Waze Data Interna, Septiembre 7 2021.

En la etapa pre pandemia era muy difícil conocer los diferentes comportamientos y motivaciones de los viajes de los usuarios; los cuales correspondían a viajes obligatorios con alto índice de espontaneidad. Sin embargo, hoy en día, los viajes poseen un comportamiento distinto; es decir, son viajes más planificados y es posible observar la diversidad. En la actualidad, los viajes tienen destinos más particulares que pueden agruparse bajo tres categorías: obligatorio, afectivo y esencial.

En el Perú, la movilidad se da principalmente por viajes

esenciales, los cuales contemplan viajes realizados a supermercados, gasolineras, tiendas, entre otros.

También tenemos viajes afectivos, los cuales contemplan viajes realizados a restaurantes, gimnasios, parques, museos, entre otros. Por otro lado, en el caso de los viajes obligatorios, se registra una menor tendencia puesto que hoy en día se tiene una modalidad de trabajo híbrido, disminuyéndose los números de días en viajes a oficinas, centros laborales u otros similares.

Niveles de navegación en Perú en septiembre 2021, en relación a enero 2020 (100%)

Otras Categorías



Fuente: Waze Data Interna, Septiembre 7 2021.

Adicionalmente, podemos identificar otras categorías que difieren entre ellas y que han sido afectadas. Un ejemplo es el caso de los "shopping centers" (70%), los cuales aún no retornan a sus niveles pre pandemia.

Es importante saber que los desplazamientos de las personas dependen de un contexto lleno de simbolismos y múltiples motivaciones. Un ejemplo común es el caso de ir al supermercado a realizar las

compras. Antes de la pandemia, en las familias se tenía que decidir la persona que debía hacer las compras; sin embargo, en contexto de pandemia; las personas se distraen yendo al supermercado y las familias buscan algún motivo para movilizarse. Este caso es una evidencia clara de que los viajes son mucho más que desplazamientos.



PRIMER BLOQUE: ¿CÓMO NOS MOVEMOS EN NUESTRA CIUDAD?

Elsa Galarza

Directora de la Escuela de Gestión Pública
de la Universidad del Pacífico



En el contexto actual, se estima que para el 2050, más del 86% de la población viva en ciudades. Lima es una de las seis mega ciudades de América Latina, y posee más de 10 millones de habitantes. El Perú, es mayoritariamente urbano.

Nos encontramos frente a una problemática actual, que se extenderá al futuro. Debemos tener en cuenta que, tenemos ciudades pequeñas e intermedias, que van creciendo y no debemos repetir los mismos patrones no sostenibles que ya hemos probado.

En el Perú cerca del 79% de la población vive en ciudades y el 50% de esta vive en las 15 ciudades más habitadas. Esto representa una problemática de gran magnitud. Además, las ciudades son espacios donde se realizan actividades económicas, y de relacionamiento social y familiar.

Un diagnóstico de nuestra ciudad muestra que una de las principales fallas es la eficiencia en el tiempo de transporte, el cual no solo afecta a las personas, sino también a la producción. Por ejemplo, en el caso del tráfico, afecta la salud mental del ciudadano, lo cual lo hace ser menos productivo. Además, debido a esta ineficiencia es, estamos perdiendo entre 20 y 25 días al año.

Por otro lado, podemos identificar que en el ámbito de

la sostenibilidad ambiental nuestra movilidad está más enfocada en el transporte motorizado. Este tipo de transporte implica una gran contaminación del aire. De acuerdo a un informe del Instituto de Políticas energéticas de la Universidad de Chicago, la ciudad de Lima cuenta con la peor calidad del aire del continente, ocasionando que las personas tengan 4.7 años menos de vida a causa de la contaminación.

Estas estadísticas evidencian que no estamos siguiendo patrones sostenibles, acto por el cual, debemos de cambiar el tipo de fuente de energía usada en los automóviles, e implementar políticas públicas que nos permitan realizar cambios en los patrones actuales.

Hoy en día existe un problema de planificación de las ciudades. Las organizaciones públicas no ponen las reglas de juego claras y permanentes. Desde el Estado debe establecerse una ruta para lograr la eficiencia en los desplazamientos de las personas.

Si bien es cierto, tenemos avances, como el incremento de las ciclovías. El problema es que muchas calles no están adecuadas para su implementación. Entonces, dado que los impactos negativos serán en un futuro, existe la necesidad de trabajar en conjunto con la población para tener un sistema de movilización óptimo.



Juan Carlos Dextre

Profesor principal de Ingeniería en la
Pontificia Universidad Católica del Perú



Poder ver y entender la evolución nos ayudará a poder diagnosticar lo que está pasando en nuestra ciudad. Si comparamos un estudio del 2004 al 2018, podemos identificar que el porcentaje de uso de taxis incrementó hasta un 25% y el uso de nuestro transporte público ha disminuido hasta un 56%. Por otro lado, la reforma del transporte público todavía sigue siendo muy parcial y cubre solo una pequeña parte de los viajes. Finalmente, disponemos de un sistema tradicional, de baja calidad, contaminante, inadecuado e inseguro.

No hay que olvidar que la movilidad de peatones y ciclistas es muy caótica. Por ejemplo, la Av. Brasil es muy deficiente para peatones, ciclistas y se traduce en accidentes y atropellos. En el caso de la Av. Javier Prado, castiga a los peatones porque no hay equidad de tiempo de movilización respecto a los carros, y esto se evidencia en el no aprovechamiento de las tecnologías.

Un tema adicional es la inseguridad ciudadana, lo cual hace que los barrios exclusivos se cierren. Esto se ha replicado en zonas de clase media, así como en zonas de menores ingresos. Estas acciones restringen la libertad de circulación que todos deberíamos de tener.

Por otro parte, Lima es una ciudad muy desigual. Tenemos zonas donde el transporte público masivo nunca podrá llegar, y para conectar a los que viven en la periferia, los ciudadanos tratan de convivir con un

servicio complementario y espontáneo que surge a raíz de dicha problemática. De igual forma, en la práctica, es casi imposible que una persona con discapacidad pueda subir y bajar de un vehículo de transporte público.

El Estado, al no poder cubrir las necesidades con el transporte formal, permite el surgimiento del transporte informal. Es decir, el transporte espontáneo contribuye a la congestión generada por las combis y la aparición de moto taxis.

La movilidad involucra el uso del suelo, motivo por el cual se deben realizar estudios para saber cómo acercar los servicios a las personas y así evitar viajes de largas distancias. Es importante recalcar que la cantidad de viajes va a incrementarse cuando el Estado implemente el modelo semipresencial, no solo en los centros laborales, sino también en colegios, universidades, entre otros; lo cual ocasionará una serie de viajes adicionales a la ciudad, aumento de uso de autos, e incremento de congestión, contaminación y tiempos perdidos.

Irene Portabales

Especialista de transporte del Banco Mundial



Actualmente las altas tasas de movilización están volviendo a ser lo que eran antes. Incluso más que en la época pre pandemia. Esto es una noticia alarmante porque hoy en día tenemos muchos viajes, de grandes recorridos y que son normalmente contaminantes. Para lograr un modelo mucho más sostenible debemos aprovechar las lecciones aprendidas de la pandemia.

No solo debemos conformarnos en entender cómo nos movemos, sino también comprender el porqué. Nosotros nos movemos para satisfacer una necesidad (económica, cultural, social, oportunidad laboral, educativa, etc.), entonces es importante entender que estas necesidades tienen que ser satisfechas y para ello el transporte y la movilización en la ciudad tienen que estar garantizadas, siendo de una manera más auto sostenible, y sobre todo eficiente.

La razón por la cual los viajes son demasiados largos es principalmente debido a que la mayoría de ciudades han crecido en áreas centrales donde se cuenta con servicios. Esto genera desplazamientos de largas distancias, sobre todo a las poblaciones de las zonas más periféricas, quienes son los más afectados.

Por otro lado, aprovechar lo aprendido en la pandemia permitirá repensar el transporte de movilización y también realizar un diagnóstico clave de donde podamos partir para generar acciones tales como,

incentivar el uso de energías limpias, modos eficientes de transporte, entre otros, y así poder proteger a las generaciones futuras.

Buscar la conexión del modo ciclista con los sistemas de transportes públicos hace que la ciudad de quince minutos pueda ser una ciudad expandida. Con esto, se podría lograr la conexión al transporte masivo, pero es importante tener un diseño de ciclovías que sea seguro, conectados y completo. Además, cabe resaltar que desde el Banco Mundial se ha realizado estudios para la ciudad de Lima y Callao, como un plan de infraestructura cicloviaria y propuesta de conducta.

Laurent Cavrois

CEO de VINCI Highways Perú



El diagnóstico de la movilidad está claro, tenemos un sistema contaminante, poco seguro e ineficiente. Ahora toca pensar en cómo resolveremos esta problemática con las dificultades de financiamiento y regulaciones. Actualmente vivimos un periodo de laboratorio, donde experimentamos nuevas formas de movilizarnos y aprendemos de ellas.

A diferencia de lo presentado por Waze, los grandes ejes viales del país, como son las vías concesionadas, ya recuperaron su nivel de movilidad, se encuentran operando a niveles pre pandemia.

Debemos empezar a mirar las formas en las que nos

movilizamos, como por ejemplo el transporte público, el cual es percibido como inseguro y en algún momento como riesgoso ante la pandemia. Sin embargo, esto puede ser una fortaleza dado que estamos evitando que gran cantidad de gente pase a utilizar auto privado frente a transporte público. La idea radica en formalizar el transporte y hacerlo más seguro para todos.

Otro tema a resaltar es la seguridad, si bien el tráfico se recuperó, también se recuperaron los números de accidentes. Hubo un gran aumento de motos y accidentes en los cuales se vieron envueltos motociclistas. La seguridad vial es un reto que debemos atender para lograr una movilidad sostenible.

Anasofía Sánchez

Directora general de Waze Latinoamérica



La pandemia ha mostrado que se tiene un sentido de comunidad muy fuerte. La mayoría tiene conocimiento que se requieren desarrollos de infraestructura, sin embargo, el problema es que son soluciones de mediano y largo plazo.

Si es que se aprovecha el sentir de la comunidad, se podría mejorar la educación vial. Por ejemplo, los Latinoamericanos suelen tener la idea de siempre querer pasar primero frente a otro. La idea es no pensar individualmente, sino colectivamente.

Esto es muy básico, pero se puede aprovechar. Un ejemplo es la reducción de emisiones de carbono. En el transcurso de la pandemia, la mayoría de los vehículos vienen con una sola persona, aun cuando en un automóvil caben cinco personas. Finalmente, si dos personas utilizarían un vehículo, el tráfico disminuiría y las emisiones también. Sin embargo, es una práctica que no se maneja por tema de seguridad, por falta de costumbre, pero es algo que nosotros podríamos cambiar y que podemos resaltarlo a nivel local.

SEGUNDO BLOQUE: ¿QUÉ NECESITAMOS PARA MOVILIZARNOS MEJOR EN UN FUTURO?



Elsa Galarza

Directora de la Escuela de Gestión Pública de la Universidad del Pacífico

Hacer uso de la información es algo crucial que debe ir de la mano con la tecnología. La información y tecnología son grandes aliados para seguir contribuyendo en la aplicación de una movilidad sostenible. Por otro lado, estos dos aliados nos ayudan en la toma de decisiones, brindándonos diferentes alternativas a considerar. También, nos ayudan a concientizar, como en el caso de la medición de huella de carbono.

Una iniciativa que puede permitir la mejora de nuestro sistema de transporte es la de trabajar en cooperación con las universidades en temas de educación y de esta manera poder brindar información al ciudadano y sector público para tomar decisiones basadas en evidencias y consecuentemente generar políticas públicas mucho más efectivas. Por otro lado, se puede trabajar de la mano con el Big Data, lo que permite tener mayor información y gestionar mejor.



Juan Carlos Dextre

Profesor principal de Ingeniería en la Pontificia Universidad Católica del Perú

Es importante tener claro el tipo de ciudad que queremos. Tener una dirección es importante y debemos apostar por las 3S + E, las cuales representa a lo sostenible, seguro, saludable y equitativo.

En el caso de la sostenibilidad, se busca tener bajas emisiones, pero teniendo en consideración el ciclo de vida del auto y buscando la menor ocupación del suelo urbano.

También, se busca que sea seguro, tomando en cuenta la seguridad vial y seguridad ciudadana. Por ejemplo, en la actualidad hemos ganado ciclovías; sin embargo, aumentó la inseguridad vial porque no se realizó, en su debido momento, la tarea de trabajar en intersecciones. Otro ejemplo es que, hoy en día, se registran atropellos a peatones y ciclistas.

Por otro lado, en relación a lo saludable, se busca que la movilidad sea positiva para nuestra salud. Por ejemplo, la bicicleta contribuye a mejorar nuestra salud y por ende nuestra calidad de vida.



Irene Portabales

Especialista de transporte del Banco Mundial

Los motivos por los que nos movemos son por acceso a las oportunidades y necesidades personales que buscamos satisfacer. Para esto, el transporte debe ser accesible para todos. Un transporte inclusivo, que no permita dejar a nadie atrás, implica pensar desde la fase de planificación y diseño. El transporte debe ser limpio y seguro, además de equitativo, es decir, accesible económicamente para toda la población. Finalmente, debe ser seguro para mujeres y niñas, garantizando de esta manera la accesibilidad universal.

El diseño de un transporte con accesibilidad universal no solo implica garantizar el acceso para las personas con discapacidad, sino que también buscar mejorar la calidad del servicio para todos. De la misma manera, existe un 20% de la población que se beneficiaría de un transporte que sea universal.



Laurent Cavrois

CEO de VINCI Highways Perú

De un análisis realizado en la Vía de Evitamiento, evidenciamos que la mayor cantidad de usuarios son hombres, esto se explica por la percepción de inseguridad que tienen las mujeres.

Por otro lado, en materia ambiental, aún está pendiente generar mayores incentivos para masificar el mercado de autos eléctricos. Desde LIMA EXPRESA, contamos con una flota de vehículos 100% eléctricos. Si bien su adquisición representó inicialmente una gran inversión, se tienen beneficios como los ambientales, donde predomina la reducción de emisiones a la atmosfera. Por otro lado, el costo de mantenimiento, así como el costo de la energía, comparada con el combustible, es mucho menor.

Asimismo, desde LIMA EXPRESA, contamos con una estación de carga para vehículos eléctricos, la cual es 100% gratuita para quien utilice nuestras vías. Sin embargo, aún no tenemos usuarios que aprovechen este beneficio dado que son muy pocos los vehículos

eléctricos en el país, motivo por el cual un sistema de incentivos podría ser la solución.

El conjunto de medidas que forma parte de la visión, deben disponerse en el país. Por ejemplo, en el caso del Perú, la matriz energética se abastece mayoritariamente por hidroeléctricas, lo cual representa una ventaja competitiva frente a otros países. Por otro lado, se debe contar con mayor infraestructura de carga y pensar en incentivos para motivar a los usuarios a utilizar vehículos eléctricos. Esto podría ser parte de la solución para tener una mejor movilidad.



Anasofía Sánchez

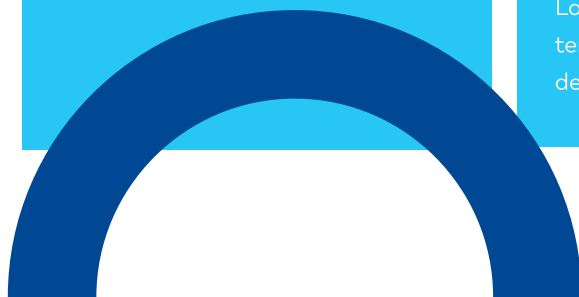
Directora general de Waze Latinoamérica

Una de las iniciativas que se pueden destacar para mejorar nuestro sistema de transporte es la movilidad compartida.

Actualmente, se habla mucho sobre los autos propios y autos eléctricos; sin embargo, una marca líder en Estados Unidos lanzó una idea que consiste en no poseer un auto, sino de simplemente rentar.

Esta percepción abre una serie de posibilidades sin límite, en donde ya no se tendría la preocupación de la capacidad o número de estacionamientos. Esto nos permitiría enlazar mejor con el concepto de la ciudad de quince minutos, donde el tener espacio te abre más posibilidades de poder crear.

Por otro lado, el concepto de movilidad compartida sí requiere del uso de la tecnología, pero también de un cambio de mentalidad, que si bien es cierto en Latinoamérica es más fuerte "el tener algo de posesión" y el sentido de pertenencia.



CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

1

Las personas nos movemos por motivaciones. Nuestros desplazamientos pre pandemia eran poco planeados o espontáneos. Hoy en día planificamos nuestros desplazamientos, haciéndolos más eficientes. Lima podría regresar a un nivel de movilidad pre pandemia. Inclusive, en la Vía de Evitamiento y vía expresa Línea Amarilla, ya se registra un incremento de los desplazamientos. La reactivación de centros de estudios y trabajos presenciales, podría tener una repercusión en los niveles de movilidad. Además, las personas utilizan más el automóvil, considerándolo más seguro o como un mecanismo de protección ante la pandemia.

Frente al incremento de la movilidad en países con mayores tasas de vacunación y la expansión de la micromovilidad como alternativa de desplazamiento, las diferentes instancias gubernamentales deben asegurar condiciones seguras para los usuarios y el cumplimiento del marco normativo vigente, considerando, por ejemplo, el aumento de la siniestralidad en motocicletas. Asimismo, el Gobierno no debe retroceder en la reforma del transporte público para que sea seguro, saludable, sostenible y equitativo, sino también no postergar más la aplicación del nuevo reglamento para ciclistas

2

Disponer de políticas públicas más efectivas podrán hacer que Perú llegue al 2050 a ser carbono neutral. Lima es la ciudad con la peor calidad del aire del continente, lo cual impacta en nuestra calidad de vida. Es así que se requiere urgentemente contar con menos autos a combustión, planificar nuestras ciudades, tener infraestructuras adecuadas e inclusivas, entre otros. El planificar nuestra movilidad, nos invita a pensar mejor las fases iniciales como el diseño urbano. Es desde aquí donde podremos tener impacto en el ambiente y las personas.

El Gobierno debe asumir una verdadera prioridad nacional con relación al cuidado del ambiente. La década 2020-2030 es fundamental si lo que queremos es cumplir las metas del Acuerdo de París (2015). Aplaudimos la creación de la Ley Marco sobre Cambio Climático y su reglamento, así como la iniciativa Huella de Carbono, del Ministerio del Ambiente, y otras pero debemos ir más allá, con indicadores claves y estrategias realizables al 2030. El Perú necesita consistencia entre sus normas y sus acciones contra el cambio climático y eso implica, por ejemplo, cambiar de la matriz energética, reducir la deforestación, entre otros

3

La tecnología cumple un rol fundamental en el manejo de datos y planteamiento de soluciones de largo plazo. Es vital contar con tecnología suficiente para entender nuestros patrones de movilidad y así tomar mejores decisiones en el corto, mediano y largo plazo. Por ejemplo, empresas como Waze, manejan información de los desplazamientos de las personas en todo el mundo.

Invertir en tecnología es una prioridad porque permite la recolección de datos en tiempo real. Contar con un sistema de información nacional de movilidad nos permitirá entender las motivaciones y los patrones de movilidad de personas en un determinado espacio. Empresas como la concesionaria vial LIMA EXPRESA ya utilizan tecnología para medir sus niveles de tráfico con el objetivo de implementar medidas que permitan generar mayor fluidez para los clientes que recorren sus vías.

4

Se requiere contar con profesionales multidisciplinarios y competentes que puedan utilizar las tecnologías para gestionar mejor los datos y tomar óptimas decisiones. La movilidad es multisectorial, por lo cual se requiere la participación de diversas profesiones, no solo de la rama de ingeniería, sino también abogados, científicos sociales, entre otros. Necesitamos formar profesionales que tengan como base el concepto de movilidad y no solo de transporte.

El rol de las universidades es fundamental. Desde allí debe promoverse la formación de profesionales especializados en movilidad sostenible e invertir en investigación. Si queremos mejorar la movilidad con un enfoque de sostenibilidad, debemos apostar por la educación y la información combatiendo tendencias desinformativas. El desafío está en modificar patrones de conducta cotidianos individuales y colectivos, interiorizando que nuestros actos tienen consecuencias y un impacto global. Lo dijo un ex ministro del Ambiente: La gente no comprende lo que no sabe ni se preocupa por lo que no entiende.

SOBRE MOVEMOS

MOVEMOS es la Asociación VINCI Highways por la Movilidad Sostenible. Promueve una movilidad con impactos positivos en términos sociales y ambientales, con apertura, transparencia y visión de largo plazo. En alianza con sus socios globales y nacionales, pone foco estratégico en iniciativas sobre transporte sostenible, educación vial y crecimiento verde.

SOBRE VINCI HIGHWAYS

VINCI Highways, filial de VINCI Concessions, es líder en concesiones, operaciones y servicios de movilidad vial. VINCI Highways diseña, financia, construye y gestiona autopistas, redes urbanas, puentes, túneles y servicios de peaje en una red de casi 4000 km en 16 países. VINCI Highways utiliza todo su saber hacer para garantizar los más altos estándares de rendimiento y de seguridad, y ofrecer así una experiencia positiva a los automovilistas

SÍGUENOS EN:



Asociación Movemos



@MOVEMOSVH



@AsocMOVEMOS



@AsociacionMOVEMOS



@Asociación MOVEMOS



ASOCIACIÓN
MOVEMOS

Powered by _____

