



# EL TIPO DE MOVILIDAD URBANA QUE DEBEMOS OLVIDAR

¿Qué debemos hacer para cambiar la realidad de nuestras ciudades?



ASOCIACIÓN  
**MOVEMOS**

Powered by



El presente documento presenta el resumen del tercer webinar organizado por MOVEMOS, Asociación VINCI Highways por la Movilidad Sostenible, el 1 de diciembre de 2020.

El webinar “El tipo de movilidad urbana que debemos olvidar”, contó con la participación de Claudia Ato, subdirectora de la dirección de asuntos ambientales y sociales de la Autoridad de Transporte Urbano (ATU); Nick Tyler, ingeniero especialista en movilidad de la University College of London; y Lynn Scholl, Senior Transport Specialist del Banco Interamericano de Desarrollo (BID). El encuentro sirvió para plantear reflexiones y propuestas en torno a mejorar nuestra movilidad urbana, un tema esencial para movernos de manera más sostenible, no solo priorizando el medio ambiente, sino también una mayor inclusión, respeto y seguridad entre todos los que nos movilizamos diariamente.

El presente documento presenta las conclusiones del evento y unas recomendaciones a partir de la discusión entre los expertos que participaron en el webinar. Estas deberían guiar e inspirar a instituciones del Estado, sector privado, sociedad civil y ciudadanía en general, para trabajar conjuntamente por el fortalecimiento del actual modelo de gestión de la movilidad urbana y migrar a uno más eficiente y seguro para bienestar de los ciudadanos del Perú y de América Latina.

#### SÍGUENOS EN:

 Asociación Movemos

 @MOVEMOSVH

 @AsociacionMOVEMOS

 @Asociación MOVEMOS

 @AsocMOVEMOS





## ¿QUÉ SE NECESITA PARA ALCANZAR UN MODELO DE MOVILIDAD URBANA ÓPTIMO PARA EL PERÚ?

*Luis Zapata, Vicepresidente del Consejo Directivo de la Asociación MOVEMOS*

Es sin duda parte de un debate que trasciende más allá de nuestras fronteras.

La construcción de infraestructura adecuada, la gestión del tráfico, el uso actual de los medios de transporte, así como el comportamiento de los conductores, tiene un fuerte impacto tanto en el medio ambiente como en la búsqueda de la sostenibilidad.

Hoy en día existen diversos factores que afectan directamente la forma en la que los usuarios se desplazan. La nueva normalidad a partir de la pandemia del COVID-19 ha transformado las formas de movilización de las personas.

Hoy nos movemos en forma distinta y las diferentes instituciones responsables de este servicio están en la obligación de estudiar dicho comportamiento por sus implicancias en la gestión del transporte y de las infraestructuras viales.

Incluir la participación ciudadana en la visión de movilidad sostenible es hoy un desafío que debemos gestionar a fin de transformar esa movilidad urbana que debemos y queremos olvidar.





## UNA GESTIÓN INTELIGENTE Y ENFOCADA EN EL FUTURO COMO PROPUESTA AL DESARROLLO DE UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LIMA Y CALLAO.

*Claudia Ato, Directora de asuntos ambientales y sociales de la Autoridad de Transporte Urbano (ATU)*

Por primera vez en Lima y Callao tenemos una sola autoridad que se encarga del transporte. La Autoridad de Transporte Urbano (ATU) es un hito para la movilidad en estas dos ciudades y tiene un encargo histórico: Brindar a miles de ciudadanos un sistema integrado de transporte eficiente, sostenible, seguro y responsable con el medioambiente.

En los próximos años se espera un crecimiento que ameritará grandes inversiones y la ATU como autoridad está trabajando la normativa y políticas que promueva un transporte basado en las energías limpias. Dado que el 58% de la contaminación proviene del parque automotor y que el 90% de los transportes de Lima y Callao usan diésel, se requieren acciones inmediatas que den paso a los buses eléctricos y de gas natural en las calles de la ciudad.

La ATU firmó un convenio con el Ministerio de Energía y Minas que permitirá cambiar el motor de 70 vehículos que utilizan diésel y los convertirá a gas natural. El convenio incluye un presupuesto de 9 millones de soles.

Asimismo, la autoridad del transporte trabaja en una norma denominada “transporte regular”, que señalará cuales son las características en términos de energías limpias que deberán tener los buses en las próximas licitaciones de buses para Lima y Callao.

Otro punto importante para que un transporte sea sostenible, se necesita que sea accesible. Requerimos de un transporte amigable y respetuoso con las personas más vulnerables, diseñados para brindar servicio a personas con discapacidad.

La intermodalidad también es un factor para alcanzar una movilidad sostenible. Debemos brindar una opción para los que utilizan bicicletas, scooters, buses o los mismos peatones puedan movilizarse sin inconvenientes y manera segura por la ciudad. La promoción de la modalidad requiere dejar de tener una mirada individualista en la que el auto particular era la solución a los problemas del transporte.



Para lograr que las normas duren en el tiempo y no se cambien de acuerdo a las autoridades que lideran las instituciones, la ATU está incluyendo a las personas en el proceso de construcción de políticas y marco regulatorio. La participación de las personas es clave para que formen parte del proceso y sean aliados del sistema de transporte que queremos.

Respetar a las mujeres, la no discriminación y la equidad de género es vital para un transporte de seguro y para todos. La ATU ha firmado un convenio con el Ministerio de la Mujer y se han capacitado a todos los orientadores de la ATU para actuar de manera adecuada en casos de acoso.

El chatarreo es otra de las acciones necesarias para un transporte sostenible en las ciudades de Lima y Callao, según la ATU. Existen vehículos muy antiguos y otros que han venido acumulando multas durante años con total impunidad.

Estas problemáticas requerían solución y en el 2019 y 2020 se aprobaron dos decretos de urgencia que establecen que aquellos vehículos que tengan multas que superen el valor de la unidad, serán notificados para pagar su multa en 30 días, si es que el dueño del vehículo no la paga, será un candidato para el chatarreo.

El reglamento para poder implementar este plan está en manos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

La pandemia también ha sido una oportunidad para promover una red de ciclovías en la ciudad. Dada la necesidad de la ciudadanía por transportarse, manteniendo el distanciamiento social, la Autoridad de Transporte Urbano lanzó SITIS, Sistema Individual de Transporte Sostenible, que busca implementar 478 kilómetros de ciclovías en Lima y Callao.

La ATU espera cumplir sus primeros planes respecto al desarrollo de un transporte sostenible en Lima y Callao para el año 2021.

**“ Para que un transporte sea sostenible se necesita que sea accesible. Requerimos de un transporte amigable y respetuoso con las personas más vulnerables. diseñados para brindar servicio a personas con discapacidad. ”**





## CÓMO PODEMOS MOVERNOS HACIA UN TRANSPORTE MÁS EQUITATIVO E INCLUSIVO.

*Patricia Lynn Scholl, Senior Transport Specialist del Banco Interamericano de Desarrollo (BID)*

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) ha realizado diversos estudios que nos acercan a la realidad actual del transporte público de Lima y otras ciudades de América Latina. De este modo, el BID ha determinado algunos retos que deben superarse con el objetivo de ofrecer una movilidad más amigable, inclusiva y sostenible para la sociedad.

Entre las principales problemáticas identificadas en Latinoamérica destaca la expansión urbana o urban sprawl. Este fenómeno ha generado retos enormes para las instituciones encargadas de la gestión urbana, que se han visto rebasadas por su falta de capacidad para la planificación y coordinación, además de ser víctimas de una fragmentación institucional que no les permite establecer soluciones integrales y concretas.

Otros factores como la poca inversión en infraestructura de transporte, un parque automotor antiguo, circulando desde los años 80, y contaminando, sumado a un grupo poblacional que vio una mejora en sus ingresos en las últimas dos décadas y adquirió vehículos particulares, conlleva a una demanda desproporcionada y circulando desordenada en las ciudades, con pésimos servicios de transporte, a través de grandes distancias y tiempos excesivos.

El contexto actual de la COVID-19 ha develado algunos problemas para la población económicamente vulnerable en las ciudades latinoamericanas. Este grupo vive en las periferias de las ciudades y debe movilizarse largas distancias, la mayoría de veces, en transporte público informal.

Con el objetivo de encontrar una solución al transporte informal se han encontrado dos causas potenciales de la informalidad:

- Las empresas o los trabajadores están excluidos de la formalidad porque se vuelve demasiado restrictiva (barreras de entrada).
- La falta de capacidad institucional para hacer cumplir las políticas existentes y diseñar normas que sigan ritmo de la demanda y la tecnología cambiante.

**¿Cómo se puede generar una visión sobre planeamiento urbano que supere ciclos de gobiernos cortos?**

- No es suficiente una planificación más técnica de las ciudades. Es necesario impulsar una participación activa de distintos grupos para alcanzar consensos. Niños, mujeres, jóvenes, ancianos y grupos vulnerables son claves para establecer planes con base en la realidad de las personas.
- La planificación del uso del suelo también debe coordinarse con la gestión del transporte. A partir de donde vivan las personas habrá una mayor o menor demanda de movilidad.
- Es necesario concentrar esfuerzos en conseguir fuentes de financiamiento estables para cumplir los objetivos de inclusión social y sostenibilidad ambiental. Esto solo es posible con planificación urbana de largo plazo.
- Asimismo, las viviendas de los grupos vulnerables deberían estar cerca de los sistemas de transporte masivos.
- Finalmente, las autoridades de planificación del transporte deben contar con independencia en relación a los ciclos de la política de un país o una ciudad.



**“ En cuanto al transporte informal, se necesita establecer alianzas para que se capaciten, mejorar los estándares de sus vehículos, utilizar aplicaciones para monitorear la velocidad de sus vehículos. ”**



### ¿Cómo repensar una ciudad tan convulsionada y qué ha crecido de forma tan espontánea como Lima?

Hay varias maneras. Una alternativa para contrarrestar la problemática de población concerniente a la demanda del transporte es haciendo un mejor uso de los espacios urbanos. Otra opción es promover mayor inversión en infraestructura de transporte público pensando en las poblaciones vulnerables. También es necesario mirar nuevas alternativas de transporte no motorizado, incentivar iniciativas de urbanismo táctico y más uso de la tecnología (apps y sistemas de transporte inteligente).

Un ejemplo de urbanismo táctico es la transformación de una zona desordenada e informal en un sendero de escaleras que fue construido en la que participaron los mismos vecinos de Alto Perú, una comunidad del distrito de Chorrillos, en Lima. Antes de que existiera este sendero de escaleras, las madres utilizaban moto taxis para llevar a sus hijos a la escuela, lo que significaba gastar mucho dinero para movilizarse algunas cuadras. Hoy, las madres pueden caminar a través del sendero de escaleras, son más activas y tienen mayor sentido de comunidad.

Otro caso que evidencia que la mayor inversión en infraestructura de transporte es positiva para la ciudad está en el Metropolitano en Lima. El BID realizó un estudio en Lima que demostró que alternativas de transporte como el Metropolitano dan buenos resultados respecto al ahorro en tiempos de viaje y ahorro de emisiones y generación de nuevos empleos. Sin duda, al realizar los esfuerzos necesarios para disminuir la necesidad de los usuarios de emplear transportes informales y los problemas que estos conllevan, se trazará el camino correcto a la creación de una movilidad más sostenible y amigable.

**“ Es importante que mejoremos la infraestructura para peatones, bicicletas y vehículos no motorizados, con el fin conectar los transportes masivos con los micro transportes. ”**

### ¿Qué tipo de infraestructura debería primar, mirando hacia el futuro?

Primero, es necesario enfocar los esfuerzos en la calidad de servicio y la equidad.

En cuanto al transporte informal, es preciso otorgar una mirada diferente al problema. Más que decisiones radicales, se necesita establecer alianzas para que se capaciten, mejorar los estándares de sus vehículos, utilizar aplicaciones para monitorear la velocidad de sus vehículos. También son necesarios los subsidios para las personas vulnerables que requieren utilizar los servicios de transporte y para los operadores, pues están sufriendo por la caída de la demanda a raíz de la pandemia.

Es importante que mejoremos la infraestructura para peatones, bicicletas y vehículos no motorizados, con el fin conectar los transportes masivos con los micro transportes. Se deben mejorar y ampliar las veredas, mejorar la iluminación, la seguridad y la accesibilidad de las personas con discapacidad.



Estación del Metropolitano de Lima.





## **LAS INSTITUCIONES Y LOS CIUDADANOS DEBEN ESTAR JUNTOS EN EL DESARROLLO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.**

*Nick Tyler, Ingeniero especialista en movilidad y Chadwick y Professor de la University Collage London (UCL)*

La creación de la Autoridad de Transporte Urbano es un hito muy importante para tener una visión para Lima y Callao y la movilidad sostenible con la que deberían contar sus ciudadanos. Algo aún más importante para definir la visión de futuro del transporte es conversar con la gente. Es necesario entender por qué viajan las personas y por qué utilizan el transporte público. Una vez que lo entendamos, podemos diseñar el transporte que queremos para una ciudad.

Lima es un ejemplo de una ciudad en la que los viajes son cada vez más largos y, por tanto, los retos de movilidad se vuelven más grandes. Debemos reflexionar en donde están los empleos, la educación, los hospitales, etc., para que luego planifiquemos adecuadamente la infraestructura de transporte y el desarrollo urbano.

Para crear una infraestructura adecuada debemos pensar que la infraestructura está para apoyar a la sociedad. La infraestructura debe lograr que los viajes sean más cortos, estimular la economía local y que también alienten a grupos como peatones y ciclistas. Es necesario también educar a la población sobre cómo es la realidad del transporte y la ciudad, sus oportunidades y amenazas. A partir de ahí, las personas pueden entender mejor y participar activamente con las autoridades para conseguir el sistema de transporte del futuro.

Uniendo fuerzas con las autoridades pertinentes y las personas que utilizan el transporte público, es posible diseñar un mejor servicio que beneficie tanto a la sociedad como al medio ambiente. Por este motivo es importante mantener un vínculo sólido y activo entre todas las partes involucradas.



# CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

1

La Autoridad de Transporte Urbano está enfocada en promover y desarrollar una movilidad sostenible en Lima y Callao, basada en energías limpias y que debe ser accesible. La intermodalidad es necesaria y el chatarreo muy necesario.

*Dado el rápido desarrollo de los últimos años de las energías renovables no convencionales, la promoción de las energías limpias para la movilidad de los ciudadanos de todo el Perú debería estar orientada a sistemas que brinden la mejor eficiencia energética y el menor daño al medio ambiente, como la movilidad eléctrica, ya utilizada en otros países de Latinoamérica.*

2

Para lograr que las normas satisfagan verdaderamente las necesidades de los ciudadanos, se mantengan en el tiempo y no sufran constantes cambios por las diferentes autoridades que llegan a liderar las instituciones, la participación ciudadana de las personas y grupos vulnerables en la construcción de normativas y ejecución de iniciativas es fundamental.

*Uno de los requisitos obligatorios para avanzar en la normativa del transporte debe ser formular espacios de trabajo y dialogo, que los usuarios directos y grupos vulnerables conozcan lo que se hace y, a partir de ello, evalúen las propuestas de mejora del transporte, generen aportes y cocreen de ideas y soluciones junto con las autoridades.*

3

Durante la pandemia, algunos ciudadanos han optado por utilizar alternativas sostenibles como la bicicleta en sus desplazamientos. Sin embargo, la debilidad del sistema de transporte público, obliga a aquellos que viven alejados de sus centros de labores a trasladarse en mototaxis y vehículos informales -que no cumplen protocolos sanitarios- hasta conectarse con las opciones del transporte formal.

*Para hacer frente a los problemas de transporte de los grupos vulnerables y de todos los ciudadanos, la pandemia debería ser una oportunidad para planificar mejor la organización del suelo en las ciudades, repensar el uso de los espacios públicos y promover una mayor inversión en infraestructura de transporte público pensando más en las poblaciones vulnerables.*

4

Una mayor inversión en infraestructura de transporte genera una movilidad más positiva para la ciudad. Una investigación del BID en Lima demostró que las alternativas de transporte como el Metropolitano dan buenos resultados respecto al ahorro en tiempos de viaje y ahorro de emisiones y generación de nuevos empleos.

*Para conseguir fuentes estables de financiamiento que permitan contar con una movilidad inclusiva social y medio ambientalmente sostenible es necesario que nuestras autoridades de planificación urbana y del transporte cuenten con independencia en relación a los ciclos de la política de un país o una ciudad, que les permita implementar una planificación urbana a largo plazo.*

## EXPOSITORES



### CLAUDIA ATO

#### Sub directora de la **Dirección de Asuntos Ambientales y Sociales de Autoridad y Transporte Urbano (ATU)**

Es responsable de la gestión ambiental y social vinculada a la infraestructura de transporte, de la infraestructura complementaria en las áreas de influencia de los proyectos a cargo de la ATU, y de los servicios de transporte; así como de la gestión comunicacional y de la prevención y solución de conflictos, en coordinación con los organismos competentes.



### PATRICIA LYNN SCHOLL

#### Senior Transport Specialist del **Banco Interamericano de Desarrollo (BID)**

Dirige la agenda de investigación de la División de Transporte sobre la inclusión social y la infraestructura de transporte urbano sostenible en la región de América Latina. Los proyectos recientes incluyen: 1) el uso de la analítica de video, la IA y el aprendizaje automático para comprender los factores subyacentes que contribuyen a las interacciones de alto riesgo entre peatones y vehículos, y evaluar sus soluciones, 2) la evaluación de los impactos de las inversiones en tránsito urbano (BRT y Metros) en los resultados de empleo de las mujeres y el acceso a los empleos para los pobres, y 3) un análisis de los patrones de movilidad y las necesidades en los asentamientos informales en las ciudades de América Latina.



### NICK TYLER

#### Ingeniero especialista en movilidad y Chadwick Professor de la **University Collage London (UCL)**

Llegó a la UCL para investigar el diseño de sistemas de autobuses de alta capacidad utilizando inteligencia artificial y, desde 3 Fundó el Grupo de Investigación sobre Accesibilidad e inventó el Laboratorio del Entorno de Accesibilidad y Movimiento de Peatones (PAMELA) en la UCL, que permite el estudio detallado de las interacciones entre las personas y el entorno.



## SOBRE MOVEMOS

---

MOVEMOS, 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, crecimiento verde y transformación social.

## SOBRE VINCI HIGHWAYS

---

VINCI Highways, una subsidiaria de VINCI Concessions, es líder mundial en concesiones viales y sistemas de peaje electrónico. A través de su modelo integrado, diseña, financia, construye y opera infraestructura vial y brinda servicios al cliente en conjunto con socios locales en 14 países. La red de VINCI Highways contempla más de 3500 km en todo el mundo y sus 5.000 empleados atienden un promedio de 1.2 millones de vehículos por día con los mejores estándares de calidad y seguridad. Está presente en el Perú desde 2016 cuando adquirió el 100% de la concesionaria vial LIMA EXPRESA.

### SÍGUENOS EN:



Asociación Movemos



@MOVEMOSVH



@AsocMOVEMOS



@AsociacionMOVEMOS



@Asociación MOVEMOS



ASOCIACIÓN  
**MOVEMOS**

*Powered by*

