



RETOS DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE PARA EL ACTUAL GOBIERNO



ASOCIACIÓN
MOVEMOS

Powered by



ÍNDICE

SOBRE MOVEMOS	03
INTRODUCCIÓN	04
NECESIDAD DE IMPULSAR POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE CENTRADAS EN LAS PERSONAS	05
LECCIONES APRENDIDAS Y RETOS DE LA IMPLEMENTACIÓN DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA	08
PROMOVILIDAD: ACCIONES Y DESAFÍOS DEL TRANSPORTE URBANO SOSTENIBLE EN EL PERÚ	11
CONCLUSIONES y RECOMENDACIONES	14

SÍGUENOS EN:



Asociación Movemos



@MOVEMOSVH



@AsociacionMOVEMOS



@Asociación MOVEMOS



@AsocMOVEMOS



MOVEMOS

MOVEMOS, Asociación VINCI Highways por la Movilidad Sostenible, creada desde septiembre de 2020, busca 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 segundo webinar del 2021, organizado por MOVEMOS el 26 de julio.

El webinar, denominado “Retos de la Movilidad Sostenible para el próximo gobierno”, contó con la participación de Mariana Alegre, Máster en Diseño de Ciudades y Ciencias Sociales por la London School of Economics and Political Science (LSE) y becaria Chevening. Asimismo, contó con la participación de Marco Palomino, Senior Manager de Consultoría en EY Perú, titulado en Administración de Empresas y en Contabilidad por la PUCP, y candidato a Maestría en Dirección de TI a través de FUNIBER. Finalmente, contó con la participación de Javier Chacón, Director de Fortalecimiento y Planificación de la Movilidad del Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible – PROMOVILIDAD del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ingeniero Civil de la Universidad Andina del Cusco que cuenta con estudios de Postgrado en Gestión y Administración de la Construcción en la Universidad Nacional de Ingeniería.



Largas colas fuera de la estación del Metro de Lima
Fuente: Diario El Comercio, junio 2020



INTRODUCCIÓN

A dos días del Bicentenario de la Independencia del Perú, MOVEMOS organizó este encuentro para hablar sobre los "Retos de la Movilidad Sostenible para el próximo gobierno", en el cual se expusieron los principales desafíos y recomendaciones para lograr una movilidad sostenible. En conmemoración del Bicentenario y con el inicio de un nuevo gobierno, MOVEMOS invita a la ciudadanía a conocer los principales desafíos de la movilidad para los próximos cinco años.

El proceso de cambio de gobierno nacional y la transferencia de gestión es un periodo de transición donde las nuevas autoridades y funcionarios públicos

realizan una evaluación de la gestión anterior dando continuidad a las medidas tomadas por el gobierno anterior o estableciendo nuevas prioridades para su gestión. En ese sentido, es importante conocer los avances que se han logrado en movilidad sostenible en el Perú y la necesidad de seguir priorizándola en la agenda nacional a través de políticas públicas que decanten en acciones concretas que contribuyan a mejorar la calidad de vida de todos los peruanos y peruanas. La movilidad sostenible impacta positivamente al país, a nivel económico, social y ambiental..



NECESIDAD DE IMPULSAR POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE CENTRADAS EN LAS PERSONAS

Mariana Alegre

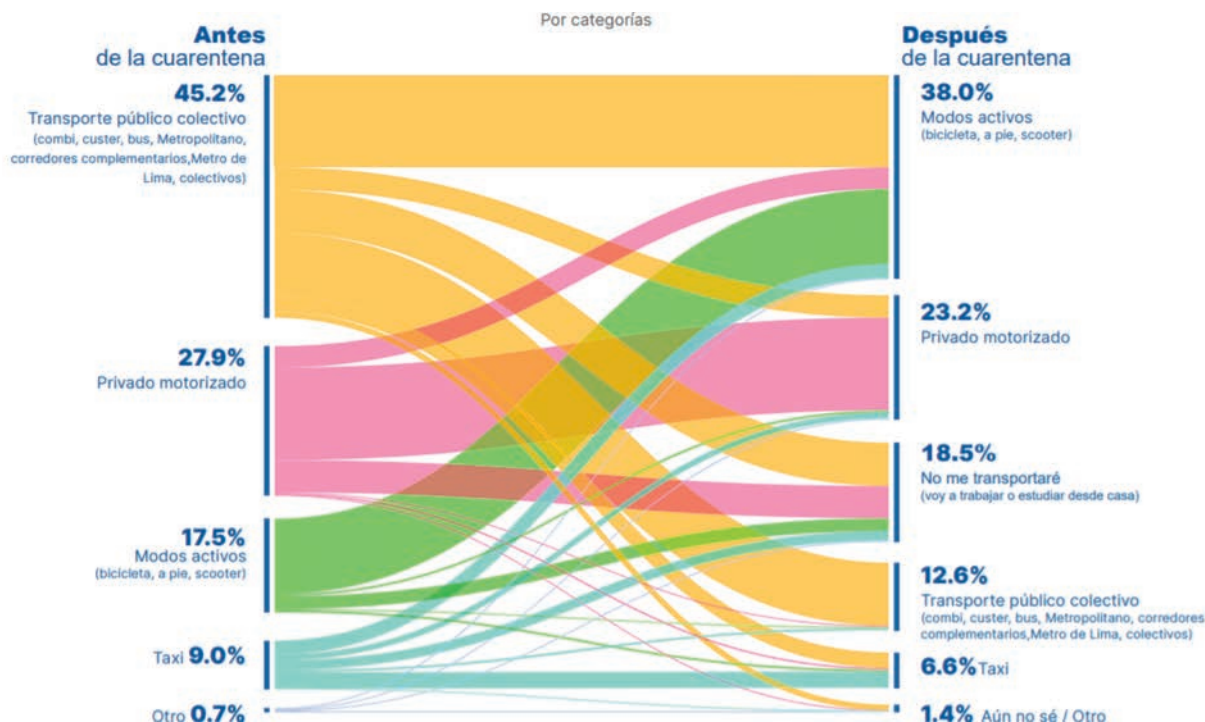
Uno de los aprendizajes más importantes que nos ha dejado la actual pandemia es la necesidad de identificar y comprender las ciudades y los territorios. Como sabemos, son muy pocas las veces que se han impulsado políticas públicas o proyectos de movilidad sostenible, o proyectos de desarrollo urbano que realmente se centren en las personas.

Un claro ejemplo es el de la movilidad del transporte que suele orientarse más al rol del automóvil motorizado. De la misma manera, es el caso de las políticas vinculadas al desarrollo urbano o vivienda, donde se promueve con mayor fuerza una visión de crecimiento económico y desarrollo, que pocas veces prioriza a la ciudadanía y a las personas.

El año pasado, poco antes de la cuarentena estricta, LIMA COMO VAMOS realizó una encuesta exploratoria con el objetivo de conocer qué medio de transporte utilizaban las personas y el motivo de su traslado. La cual fue nuevamente aplicada, al finalizar la cuarentena. Como resultado se obtuvo que el 38% de los encuestados, post cuarentena, prefiere movilizarse de forma activa, trasladándose a pie o utilizando bicicleta o scooter; convirtiéndose en el porcentaje más alto bajo la categoría de movilidad, frente al transporte público colectivo que pre pandemia obtenía el 45.2%.

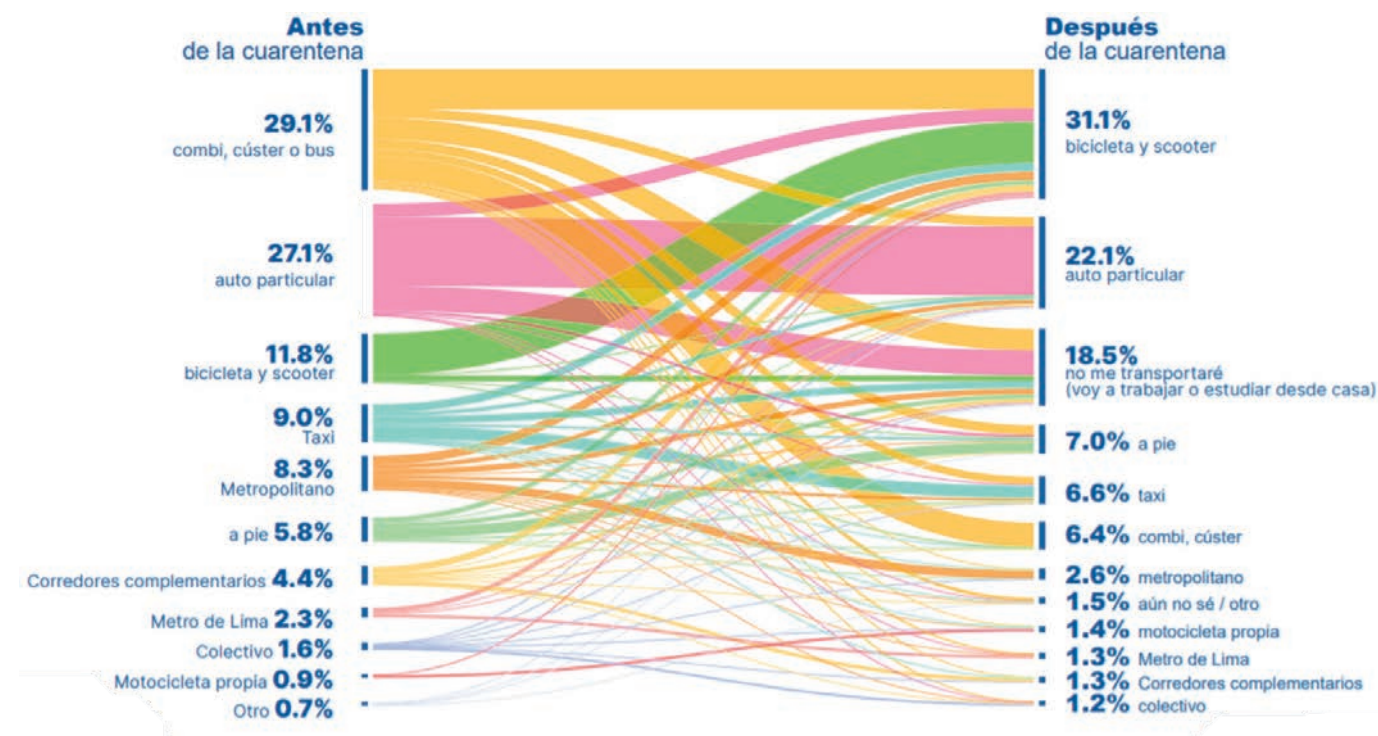
Por otro lado, el 18.5% de encuestados manifestó que al trabajar o estudiar desde casa, no le será necesario utilizar un medio de transporte; resultado que deja la virtualidad.

Cambios en los modos de transporte para viajes por cualquier motivo



Fuente: LIMA COMO VAMOS, Muestra no representativa, no probabilística, por conveniencia. 1,315 encuestados en línea en Lima y Callao

Cambios en los modos de transporte para viajes por cualquier motivo



Fuente: LIMA COMO VAMOS, Muestra no representativa, no probabilística, por conveniencia. 1,315 encuestados en línea en Lima y Callao

Si bien la encuesta realizada no es representativa, los resultados obtenidos reflejan que debido a la pandemia las personas han cambiado el medio de transporte y la forma de movilizarse en la ciudad. Esta realidad demanda que la inversión y las políticas públicas se adapten a esta nueva movilidad.

En relación al uso de las bicicletas, fue tan relevante su uso a nivel mundial que en nuestro país las importaciones aumentaron sustancialmente y el precio de las mismas se disparó. La bicicleta es un medio de transporte que puede ser la conexión entre el hogar y la estación de un medio de transporte masivo. Puesto que el 75% de la población vive a menos de 3 km de estas estaciones, incluyendo la futura construcción de la Línea 2 del Metro y la extensión del Metropolitano.

En la actualidad no es suficiente implementar ciclo vías de emergencia o temporales, se requiere trabajar en un modelo de ciudad que sea ciclo inclusivo, y que al mismo tiempo genere beneficios, no solo para los ciclistas, sino para todos los ciudadanos y ciudadanas, incluyendo a los conductores quienes también necesitan fluidez en el tránsito y disminuir los niveles de estrés que les genera manejar en una ciudad como Lima.

Es ahí donde el proceso nos lleva a entender y a pensar la necesidad de una política nacional de movilidad sostenible que involucre y que agrupe una serie de criterios y acciones que a su vez permitan desarrollar y cumplir otras metas y otros objetivos. Por ejemplo, utilizar el sistema de transporte público como una

estrategia para reducir brechas de desigualdad y luchar contra la pobreza; o trabajar en una estrategia de movilidad sostenible que promueva las caminatas y el uso de las bicicletas para disminuir las emisiones en el medio ambiente y mejorar la calidad del aire. Todo ello con el objetivo de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y ciudadanas.

En el contexto de la pandemia, estas son algunas recomendaciones para trabajar en una política nacional de movilidad sostenible:

1. La salud pública y la integridad física de todas y todos los peruanos deben ser protegidas bajo un enfoque generacional (niñas y niños, adolescentes, jóvenes, adultos y adultos mayores), de género y variedades territoriales.

2. La movilidad sostenible debe entenderse como un enfoque integral que comprenda la intermodalidad que permita reducir costos y tiempo a usuarios del transporte público y cubrir recorridos demandados por la ciudadanía. Esta prioridad la tienen peatones, ciclistas y usuarios de transporte público, quienes podrían completar sus recorridos con mototaxis, combis, taxis, bicicletas públicas, micromovilidad, entre otros.

3. La movilidad sostenible se articula también con procesos de gestión de suelos y de planificación urbana. Se debe aprovechar el contexto de la emergencia para establecer las bases que nos permitan tener ciudades y territorios sostenibles.

4. El espacio público debe ser redistribuido para que el transporte público y los modos activos, como la bicicleta y la caminata, cuenten con más espacio físico, infraestructura y equipamiento de calidad. Esto implica reducir el espacio que, por décadas, ha estado destinado al auto privado.

5. La mejora en la calidad del aire que nuestras ciudades demandan podrá ser realidad con un verdadero cambio en la matriz energética con medidas que apunten a la electromovilidad.





LECCIONES APRENDIDAS Y RETOS DE LA IMPLEMENTACIÓN DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA

Marco Palomino

Para implementar la movilidad eléctrica primero se requiere comprender tres puntos de inflexión que explican el contexto del mercado de la energía y sus

aplicaciones, donde uno de los puntos más relevantes es contar con vehículos eléctricos.

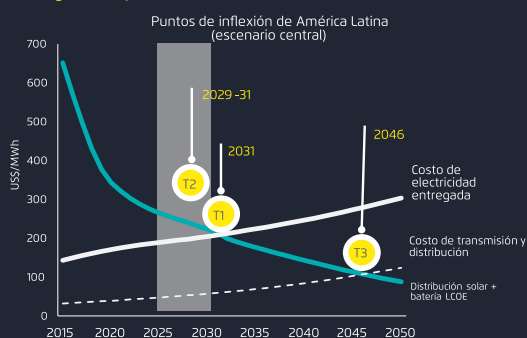
Puntos de Inflexión de América Latina

Entendimiento del contexto

Desarrollo del mercado global de vehículos eléctricos

Las tecnologías, innovaciones y tendencias marcarán tres puntos de inflexión que afectarán a toda la cadena eléctrica:

- 1. Cuando la energía fuera de la red alcanza la paridad de costo y rendimiento con la energía suministrada por la red.
- 2. Cuando los EVs (*) alcanzan la paridad de precio y rendimiento con los vehículos con motor de combustión interna.
- 3. Cuando el costo de transportar la electricidad excede el costo de generarla y almacenarla localmente



EVs: Vehículos eléctricos por sus siglas en inglés

La paridad de precio y rendimiento entre los vehículos eléctricos (EV) con los vehículos de motor a combustión se alcanzaría al 2030 debido a:

- El avance técnico
- El apoyo de políticas en I+D e infraestructura
- Mejores estándares de emisiones

Los vehículos eléctricos se convertirán en el estándar y no en la excepción.

2017		4%
2020		12%
2025f		30%
2030f		48%

Casi la mitad de las ventas globales serán vehículos eléctricos para 2030.

Fuente: LMC Automotive, Bloomberg

Fuente: Análisis EY ("Countdown Clock")

El primer punto de inflexión es cuando la energía fuera de la red alcanza la paridad de costo y rendimiento con la energía suministrada por la red. Al 2030, se prevé que esto pueda suceder en América Latina.

Un segundo punto de inflexión es cuando los vehículos eléctricos alcanzan la paridad de precio y rendimiento con los vehículos que funcionan con motor a combustión interna. Al 2030, se estima que esto ocurra, debido al avance tecnológico y al apoyo de políticas en investigación, desarrollo e infraestructura, y a mejores y

más agresivos estándares de reducción de emisiones.

El tercer punto de inflexión es cuando el costo de transportar la electricidad excede al costo de generación y almacenamiento local.

De los tres puntos de inflexión descritos anteriormente, el segundo punto es el más importante. Al 2030, la paridad de precio, de los vehículos eléctricos y los vehículos que funcionan con motor a combustión interna, dependerá del precio de las baterías. En dos

años, se estima que el precio alcance un valor de 100 \$/kWh de potencia. Este es un aspecto importante a considerar, debido a que la batería es la pieza más costosa de un vehículo eléctrico, por lo que la reducción de su costo permitirá la disminución del costo del vehículo.

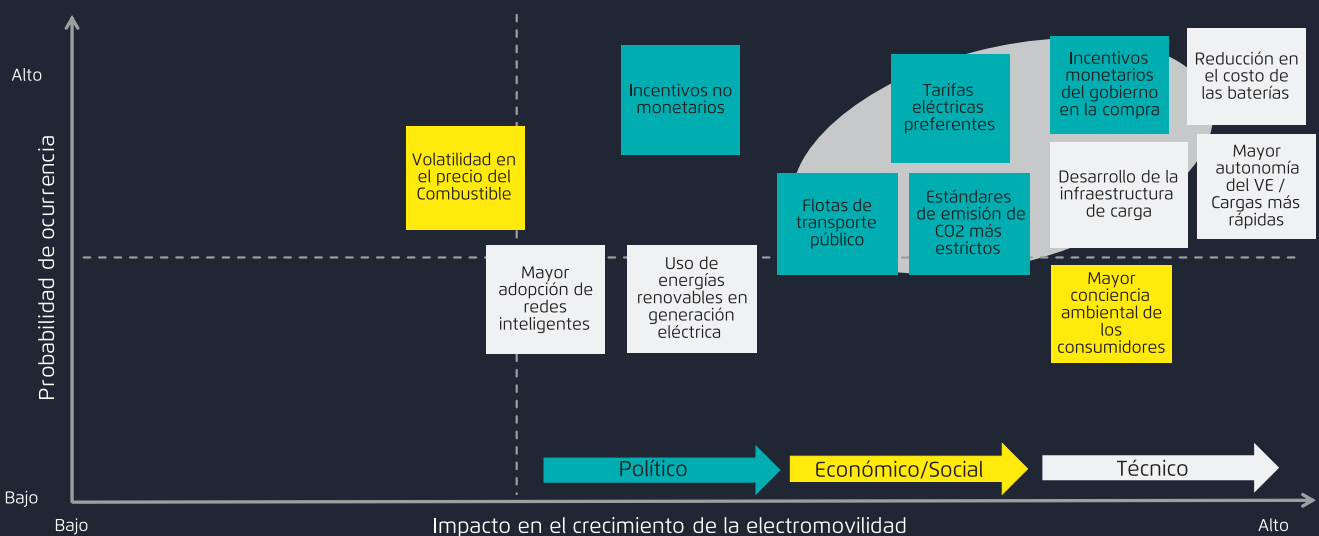
Para promover el uso de vehículos eléctricos, es

necesario tomar en consideración dos puntos estratégicos. Por un lado, es necesario saber de dónde proviene la energía eléctrica. En el Perú, a diferencia de otros países, se tiene a las hidroeléctricas como fuente base de energía frente a la energía eléctrica generada a partir de diésel o carbón. A partir de ello, se puede mencionar que en el Perú la energía proviene de fuentes, en promedio, bastantes limpias.

Factores claves que impactan en las ventas de vehículos electrificados a largo plazo

Factores determinantes para la adopción de vehículos electrificados a nivel global

Factores claves que impactan en las ventas de vehículos electrificados a largo plazo



Referencia: Análisis EY

Fuente: EY

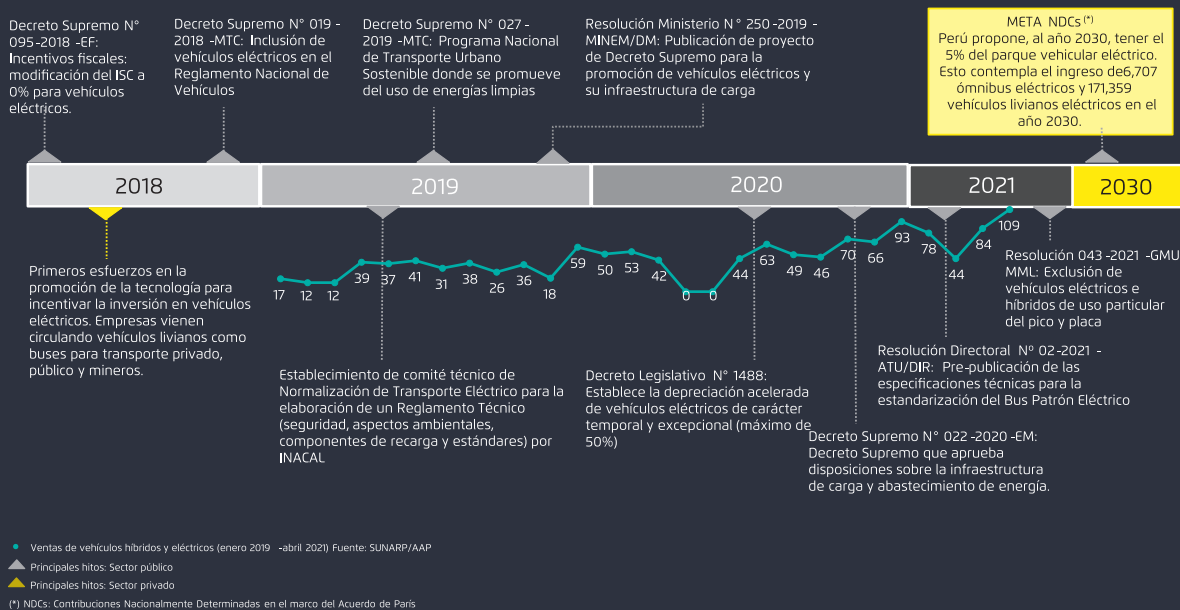
Por otro lado, es importante referirse a la eficiencia de conversión de la energía de consumo. En el caso de un vehículo de motor convencional, la eficiencia es de un 40%. Mientras que, en el caso de un vehículo eléctrico, la energía eléctrica, que es almacenada y cargada al

vehículo, logra ser transferida a las ruedas en aproximadamente 70% a 75%. Es importante señalar que con el pasar de los años, las tecnologías siguen mejorando.

Factores claves que impactan en las ventas de vehículos electrificados a largo plazo

Avances en Perú hacia la movilidad eléctrica

En el Perú se han tomado ciertas acciones para promover la electromovilidad



Fuente: EY

Desde el 2018, Perú ha venido dando sus primeros pasos hacia la electromovilidad. Durante estos años, se ha establecido una tasa de 0% del Impuesto Selectivo al Consumo para vehículos eléctricos como incentivo económico para su adquisición. Asimismo, algunas empresas han comenzado a trabajar en proyectos pilotos de vehículos livianos y de transporte público, los cuales se han impulsado también en la industria minera. Además, se puede mencionar la resolución 043-2021-GMU-MML, a través de la cual la Municipalidad de Lima excluyó a los vehículos eléctricos e híbridos de uso particular en la aplicación de los horarios de pico y placa.

La agenda pendiente para la transición hacia la electromovilidad debe incluir lo siguiente:

1. Aprobar paquetes de incentivos con énfasis en la reducción de costos de adquisición y conveniencia de operación.
2. Complementar los incentivos para la electromovilidad con políticas que restrinjan tecnologías contaminantes,

por ejemplo, con impuestos a los combustibles según sus emisiones.

3. Promover la electromovilidad como parte de una política integrada de transporte sostenible.

4. Considerar el transporte público como prioridad y definir términos específicos aplicables a las concesiones para hacer factible la adopción de vehículos electrificados.

5. Planificar la implementación de cargadores para asegurar la disponibilidad y reglamentar la operación e interoperabilidad de la infraestructura de carga.

6. Garantizar la estabilidad de los incentivos con plazos definidos.

7. Implementar un marco normativo específico de promoción de vehículos electrificados. Planificar la implementación de cargadores para asegurar la disponibilidad y reglamentar la operación e interoperabilidad de la infraestructura de carga.

PROMOVILIDAD: ACCIONES Y DESAFÍOS DEL TRANSPORTE URBANO SOSTENIBLE EN EL PERÚ

Javier Chacón



Construcción de la primera ciclovía en Trujillo.
Fuente: Siente Trujillo

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones siempre ha priorizado en su gestión el ámbito de carreteras; sin embargo, en los últimos años se ha comenzado a implementar una estrategia sectorial en el ámbito urbano. Actualmente, se cuenta con una Política Nacional de Transporte Urbano, la cual ha permitido la creación de la Autoridad de Transporte Urbano (ATU) para la gestión del transporte en Lima y Callao.

Desde marzo del año pasado, también se cuenta con el Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible (PROMOVILIDAD), el cual tiene por objetivo promover

Sistemas Integrados de Transporte en las ciudades de su ámbito de intervención, con un enfoque de movilidad urbana sostenible y de género, bajo estándares de calidad, eficiencia, confiabilidad, accesibilidad, sostenibilidad financiera, equidad vertical y horizontal, promoción del uso de energías limpias- incluyendo las medidas de mitigación y adaptación al cambio climático- y trato prioritario a las personas en situación de vulnerabilidad y de grupos de especial protección. PROMOVILIDAD trabaja en el fortalecimiento de capacidades técnicas e institucionales de los gobiernos locales de las ciudades del Perú, que cuenten con una

población mayor a 100 mil habitantes y/o aquellas que constituyan capitales de departamento, con excepción de las ciudades del ámbito de intervención de la ATU.

Para la implementación de estos sistemas integrados, se viene trabajando con las 29 principales ciudades a nivel nacional con el objetivo de descentralizar la participación del estado y lograr ordenar la gestión del transporte a nivel nacional. Para lo cual, PROMOVILIDAD trabaja en tres líneas de acción: mejoramiento de las capacidades institucionales y técnicas de los gobiernos locales; asistencia en el planeamiento, la formulación de estudios y expedientes técnicos de inversiones y acciones en transporte y tránsito urbano; y promoción de ejecución de acciones e inversiones en los gobiernos locales a través de su gestión y cofinanciamiento. En ese sentido, se les a los gobiernos locales soporte técnico y financiero para elaborar planes de movilidad urbana sostenible y e implementar proyectos de inversión.

Dentro del marco de acciones, se ha emitido el Decreto de Urgencia N° 101-2020 que establece medidas complementarias en materia económica y financiera para que las municipalidades provinciales implementen sistemas de transporte sostenible no motorizado. De esta forma, desde el MTC se ha gestionado la transferencia de casi 23 mil millones de soles para 25 gobiernos locales que va a permitir la implementación de 430 km de ciclovías a nivel nacional. Para lo cual se ha publicado una Guía de Implementación de Transporte Sostenible no motorizado. La implementación de ciclovías se viene realizando en ciudades como Iquitos, Trujillo, Chimbote, Huaraz, Tacna, entre otras.

Durante la gestión de PROMOVILIDAD, se viene también impulsando el Urbanismo táctico, el cual consiste en intervenir espacios de la ciudad como calles y vías para transformarlos. Un ejemplo de ello, es la recuperación de una vía adyacente al mercado central de la ciudad de Trujillo que antes era utilizada por vehículos y cuya recuperación ha permitido habilitar el espacio para el uso de los peatones.

Desde PROMOVILIDAD, se viene impulsando también proyectos de inversión. En Trujillo se tiene prevista la implementación de un corredor norte sur que va a tener



Congestión vehicular de mototaxis en Iquitos

11 km longitud y que contará con alimentadores en 18 km. Actualmente, se está trabajando en el expediente técnico de este proyecto; y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de PROMOVILIDAD, ha adoptado el rol de unidad formuladora; es decir, va a elaborar el expediente técnico para, posteriormente, entregarlo al Gobierno local. De igual forma se está evaluando la implementación de un tranvía en Arequipa, de un símil de metropolitano en Cusco y de un corredor en Piura.

De esta manera, se está buscando darle la importancia que merece al desarrollo del interior del país mediante acciones de corto plazo como son la implementación de ciclovías y la intervención de espacios bajo un enfoque de urbanismo táctico, pero sin dejar de pensar en el diseño e implementación de proyectos a mediano y largo plazo como son los que se tienen previsto realizar en ciudades como Trujillo, Arequipa, Cusco y Piura.

EXPOSITORES

MARIANA ALEGRE

Directora Ejecutiva en el observatorio ciudadano
Lima Cómo Vamos y miembro del Consejo Consultivo de MOVEMOS



Es Máster en Diseño de Ciudades y Ciencias Sociales por la London School of Economics and Political Science (LSE) y becaria Chevening. Estudió Derecho en la PUCP y cuando realizó su maestría en Derechos Humanos supo que su pasión eran los derechos urbanos. En Lima Cómo Vamos contribuye a mejorar la calidad de vida urbana. Además, es fundadora de la estrategia Ocupa Tu Calle que busca recuperar y generar más espacios públicos. En los últimos meses, Mariana está co-construyendo NODAL - Nodos Urbanos de América Latina un espacio cooperativo y auto gestor para contribuir a formar la Nueva Generación Urbana de la región. También es profesora de la Facultad de Gestión y Alta Dirección de la Pontificia Universidad Católica del Perú y profesora de Derecho a la Ciudad en la Maestría en Arquitectura, Urbanismo y Desarrollo Territorial Sostenible de la misma casa de estudios.

MARCO PALOMINO

Senior Manager en Finance para Consulting Services en EY Perú



Magister en Dirección Estratégica de Tecnologías de la Información, por la Universidad de Piura. Cuenta con más de 20 años de experiencia en operaciones, 12 de ellos brindando servicios de consultoría empresarial relacionados con la transformación de operaciones, incluyendo experiencia en los sectores automotriz, transportes, energía, telecomunicaciones, gobierno y sector público. Lideró el proyecto de elaboración del Plan Estratégico Nacional de la Electromovilidad en el Perú para la Asociación Automotriz del Perú. Ha participado de un estudio a nivel global para el mapeo de los mercados de electromovilidad, incluyendo la identificación de proyectos clave en el Perú. Recientemente, ha realizado el rediseño del negocio de post venta en el principal ensamblador de buses así como el rediseño del negocio de transporte de carga para la reducción de costo y captura de eficiencias en empresa con múltiples operaciones de transporte a nivel nacional.

JAVIER CHACÓN MARCÉS

Director de Fortalecimiento y Planificación de la Movilidad del
Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible – PROMOVILIDAD,
en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)



Es Ingeniero Civil de la Universidad Andina del Cusco, con estudios de Postgrado en Gestión y Administración de la Construcción en la Universidad Nacional de Ingeniería y casi diez años de experiencia en temas de transporte y tránsito a través de la gestión pública y privada. Ha diseñado y planificado acciones que impulsan nuevas formas de movilidad en las ciudades, tales como el desarrollo de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible, la implementación de ciclovías y el fomento de los Sistemas Integrados de Transporte que promueven el transporte multimodal y buscan mejorar la calidad de viajes de los ciudadanos.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

1

El proceso de cambiar a ciudades centradas en las personas es de por sí un proceso incómodo para todos, en particular para los que manejan autos. Y es que hemos venido invirtiendo muchísimo dinero y espacio en construir las ciudades pensando en los carros, desarrollando y ocupando el suelo en zonas lejanas, invirtiendo en vías o en carreteras donde quizás era mejor invertir en transporte público. En ese sentido, las nuevas obras no deben seguir el enfoque antiguo porque seguiríamos perdiendo recursos y tiempo; y las obras que ya existen deben transformarse.

En los últimos cinco años, se han logrado avances en movilidad sostenible. La pandemia que inició en el 2020 permitió acelerar algunas medidas orientadas a las personas que buscaron resolver problemas en el corto plazo; sin embargo, esto no es suficiente. En un primer momento, pueden implementarse medidas con estrategias de urbanismo táctico para probar dónde funcionan los elementos y cómo se adaptan los nuevos espacios. Esta adaptación puede comenzar de a pocos, interviniendo calles, esquinas, veredas o intersecciones. Sin embargo, es primordial que estas adaptaciones pasen a ser obras definitivas de inversión pública bajo un enfoque de movilidad sostenible centrada en las personas, un modelo de ciudad inclusiva que no solo priorice a los ciclistas sino a peatones, conductores y a todos los ciudadanos. La inversión de infraestructura privada debe también seguir estos parámetros. Es primordial contar con una Hoja de Ruta hacia la movilidad sostenible con una mirada a largo plazo que incluya una Política Nacional de Movilidad Sostenible que se centre en las personas y no en los autos como el enfoque anterior, y que priorice la implementación de la movilidad eléctrica y el transporte urbano sostenible; de forma tal de lograr una ciudad más inclusiva y accesible para las personas.

2

En el Perú, se han tomado ciertas acciones para promover la electromovilidad; sin embargo, se requiere un trabajo coordinado desde distintos frentes para establecer la sostenibilidad como prioridad gubernamental. Desde el lado de la industria que produce y comercializa vehículos eléctricos, desde el lado de las empresas que tienen que darle mantenimiento y servicios complementarios, desde el sector eléctrico para condicionar la redes y la infraestructura de carga, desde los gobiernos locales y municipales para comenzar a aplicar a sus ciudades y desde las empresas de transporte que utilizan los vehículos. En ese sentido, a nivel de gobierno se debe aprovechar el interés de múltiples organizaciones que apuestan por la movilidad eléctrica y promover un trabajo articulado.

El Perú asumió el compromiso de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero generados por la quema de combustible fósiles. En este sentido, la descarbonización de la matriz energética, así como la electrificación de la movilidad, contribuyen a reducir los efectos del cambio climático, mediante el uso de energías limpias. Priorizar la electromovilidad en la agenda nacional contribuirá a mejorar de la calidad del aire de nuestra ciudad, dando lugar a mejoras en la salud de las personas, y teniendo como resultado el incremento de la calidad de vida de los peruanos y peruanas.

En abril de este año, la Asociación Automotriz del Perú publicó un estudio denominado "Plan Nacional de Electromovilidad" que realizó junto a EY. Este documento puede ser de utilidad para el nuevo gobierno dado que cuenta con un diagnóstico y desarrolla cómo podemos lograr los objetivos trazados.

3

El MTC amplió su enfoque hacia el ámbito urbano, lográndose implementar proyectos en 29 ciudades priorizadas a nivel nacional. Desde el año pasado, se viene implementando acciones inmediatas orientadas a los gobiernos locales de las principales ciudades del país que ha incluido el desarrollo de capacidades técnicas e institucionales, la implementación de ciclovías y también la intervención de espacios urbanos bajo el enfoque de urbanismo táctico. Sin embargo, en un mediano y largo plazo, es primordial continuar impulsando proyectos de inversión pública que permita integrar el sistema de transporte de las ciudades del interior del país.

Ampliar el enfoque hacia el ámbito urbano al interior del país ha sido un avance importante. Bajo una estrategia nacional, se deben continuar implementando medidas que se adapten a la realidad de cada ciudad y territorio, para lo cual es necesario conocerlos y comprenderlos. Por otro lado, un sistema integrado de transporte también conlleva a establecer prioridades en aquellas ciudades al interior del país que ya presentan un crecimiento exponencial de ciudadanos. La experiencia de otros países y la experiencia de Lima como ciudad capital ayudará a no cometer los mismos errores en otras ciudades del país.

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

