



MOVILIDAD INSOSTENIBLE

Reflexiones sobre la necesidad de
hacer movilidad sostenible en el Perú



ASOCIACIÓN
MOVEMOS

Powered by





El presente documento comparte los alcances, conclusiones y recomendaciones desarrolladas en el Webinar MOVILIDAD *INSOSTENIBLE*, organizado por MOVEMOS, Asociación VINCI Highways, en alianza con Semana Económica. El evento se llevó a cabo el 22 de septiembre de 2020.

Este espacio marcó el inicio de la labor y compromiso de la Asociación MOVEMOS por la movilidad sostenible en el Perú, siendo el primer webinar de una serie de cuatro que se desarrollarán en 2020.

Escanea el siguiente código QR para ver lo que fue el evento.



SÍGUENOS EN:

 Asociación Movemos

 @MOVEMOSVH

 @AsociacionMOVEMOS

 @Asociación MOVEMOS

 @AsocMOVEMOS



El calentamiento global, la sobre utilización de los recursos, la contaminación y la pérdida de biodiversidad vienen amenazando la sostenibilidad de nuestro planeta y el futuro de las nuevas generaciones.

Asimismo, el tráfico, los accidentes, los malos comportamientos de conductores y peatones, así como el diseño de infraestructura vial que no toma en cuenta a los peatones y ciclistas, evidencian una movilidad que genera inseguridad, exclusiones y, en general, múltiples impactos negativos.

“ Nuestra misión es desarrollar una movilidad que priorice la búsqueda de impactos positivos para el medio ambiente y para las personas. ”

Como los otros sectores fundamentales de nuestra sociedad, el sector de infraestructura de transporte tiene una gran responsabilidad al respecto. Las autoridades también.

La movilidad es una promesa: una promesa de interconexión y conectividad, una promesa de crecimiento, y de oportunidades culturales y económicas. Nuestra misión es desarrollar una movilidad que priorice la búsqueda de impactos positivos para el medio ambiente y para las personas.

Para los gestores de infraestructura urbana, el reto es inmenso. Por ello, urge actuar con determinación más aún en un contexto en el que la emergencia sanitaria viene generando cambios importantes en la manera en la que los ciudadanos nos desplazamos en los espacios públicos.



UN NUEVO ACTOR CIUDADANO PREOCUPADO POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE E INSPIRADO EN EL DESARROLLO DE LAS CIUDADES

Laurent Cavrois

MOVEMOS es la Asociación VINCI Highways por la Movilidad Sostenible. VINCI Highways es líder mundial en concesiones viales y opera una red de más de 3,600 km en 14 países. Su visión de largo plazo y convicción de beneficio público para ayudar a mejorar la vida diaria y la movilidad de los ciudadanos lo motivan a escuchar y dialogar con sus socios públicos y privados.

MOVEMOS nació en setiembre de 2020 con la ambiciosa pretensión de convertirse en el principal promotor y articulador de movilidad sostenible en el Perú, inspirando una ciudadanía transformadora que pueda incidir en políticas públicas con impacto positivo en términos sociales y ambientales.

Para ello, MOVEMOS propone trabajar en alianza con socios, universidades, asociaciones y ciudadanos, con los que pueda generar espacios de debate y promover iniciativas, en función de cuatro ejes estratégicos: transporte sostenible, educación vial, crecimiento verde y transformación social.

Al respecto, el presente documento resume las ponencias del primer espacio de reflexión, realizado el 24 de setiembre de este año, con la participación de Cécile Maisonneuve y Mariana Alegre.

“MOVEMOS nace como un nuevo vehículo de movilidad con enfoque sostenible, que forma parte de VINCI Highways.”

CONSTRUIR UN SISTEMA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE: UNA EMERGENCIA SOCIAL Y AMBIENTAL

Cécile Maisonneuve

Hoy en día, en el mundo, necesitamos un sistema de movilidad más sostenible. ¿Por qué necesitamos un sistema de movilidad más sostenible? Porque el sistema de transporte actual no es ambientalmente sostenible. Representa el 25% de las emisiones globales de CO₂, según la Agencia Internacional de la Energía. Además, según el Banco Mundial, el tráfico de pasajeros aumentará en un 50%, lo que significa que con la contaminación local del transporte urbano, las ciudades tendrán que hacer frente a un doble desafío: el medioambiental y el sanitario.

Por otra parte, la reducción de las desigualdades sociales requiere un mejor acceso a la movilidad: la movilidad social y la movilidad física, las cuales están estrechamente vinculadas.

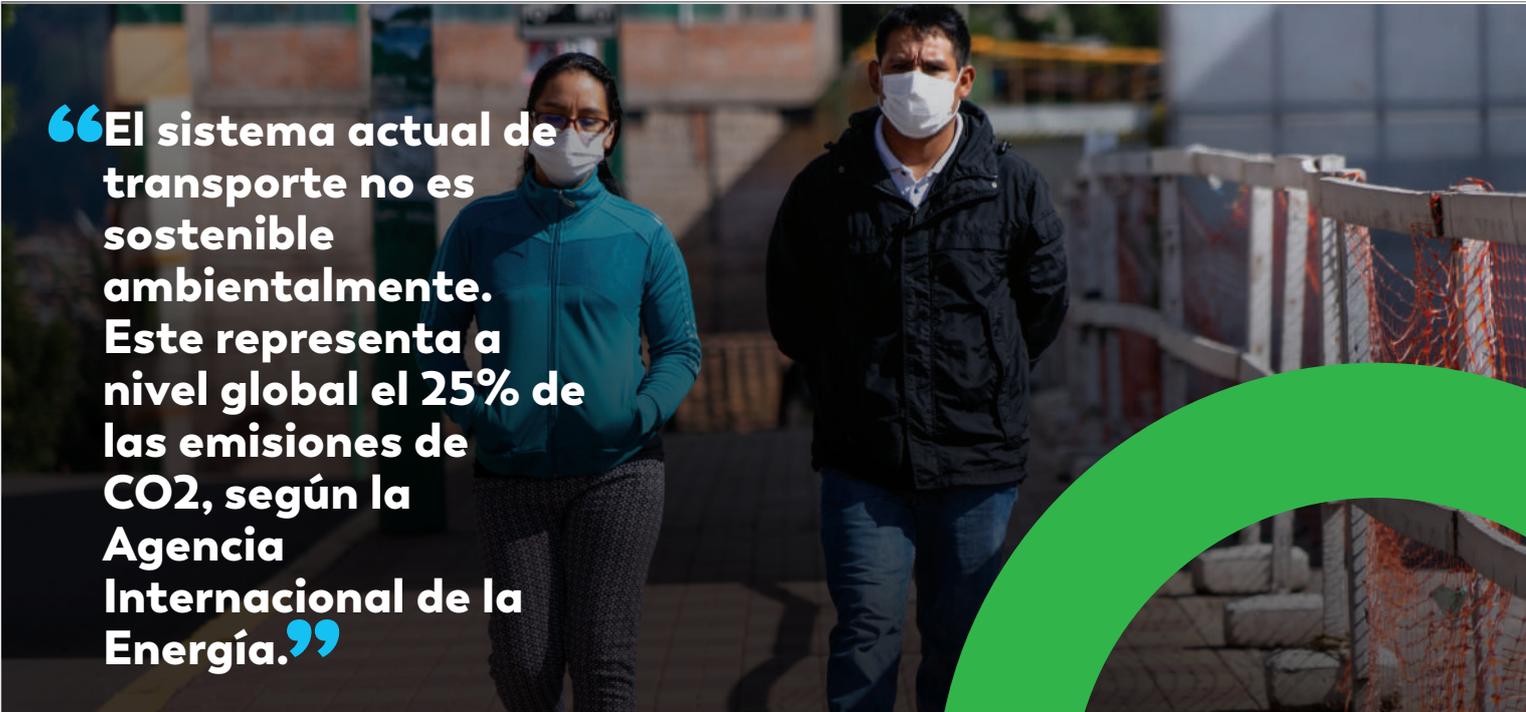
La solución de estos problemas ambientales y sociales - transformar el sistema actual en uno más sostenible - requiere una inversión significativa. ¿Pero cómo puede ser transformado?

Lo primero que tenemos que hacer es entender que la movilidad es un sistema compuesto por tres

subsistemas: transporte, localización y actividades, sobre los cuales debemos tener un impacto, si queremos lograr este cambio.

Trabajando en el sistema de transporte.

Tomando como ejemplo el proyecto "New Deal" de París, que propone transformar la movilidad vial en el área metropolitana de la capital de Francia en tres etapas para el año 2050, podemos ver cómo se puede repensar la conexión de los ciudadanos entre el centro de la ciudad y el extrarradio, previendo un trabajo conjunto en materia de infraestructura (densificación de la carretera en personas, no en vehículos), vehículos mediante tecnologías energéticas y digitales (eléctricas y conectadas, y luego autónomas) y usos (servicios de uso compartido de vehículos), además del despliegue del futuro Grand Paris Express, el nuevo "super metro" del Gran París, actualmente en construcción. Este sistema debería permitir reducir el tráfico de vehículos, por lo tanto la contaminación en un 50% para el 2050, y al mismo tiempo permitir el desplazamiento de más personas. En Singapur, se supone que el desarrollo de más infraestructura vial o de servicios de transporte no



“El sistema actual de transporte no es sostenible ambientalmente. Este representa a nivel global el 25% de las emisiones de CO₂, según la Agencia Internacional de la Energía.”

es suficiente para hacer sostenible la movilidad. En su Plan Maestro de Transporte Terrestre para 2040, este país asiático prevee el desarrollo de un sistema de transporte público, así como reglamentos que aumentan el costo de la propiedad y el uso de un automóvil. La idea es reducir el espacio dedicado al uso de los vehículos, con las carreteras ocupando ahora el 12% de la superficie terrestre y las plazas de aparcamiento con el 4%.

Trabajando en el sistema de localización.

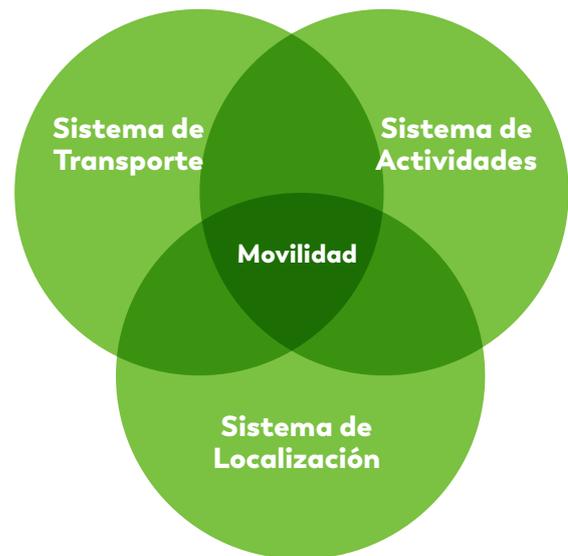
En la ciudad de Montreal, Canadá, los departamentos de movilidad y planificación urbana de la ciudad se han unificado en una sola política, con la intención de pensar simultáneamente en la planificación urbana y en la forma en la que la gente se moviliza para asegurar un futuro sostenible. Por otra parte, en París, Francia, a pesar de la falta de terrenos disponibles y de los altos precios de los inmuebles, se ha elaborado un programa de viviendas asequibles, en el que se da prioridad al vínculo entre la vivienda y la movilidad. En efecto, la solución no sólo radica en la creación de centros diversificados vinculados a las zonas residenciales, sino también en el fortalecimiento del transporte público.

Trabajando en el sistema de actividades.

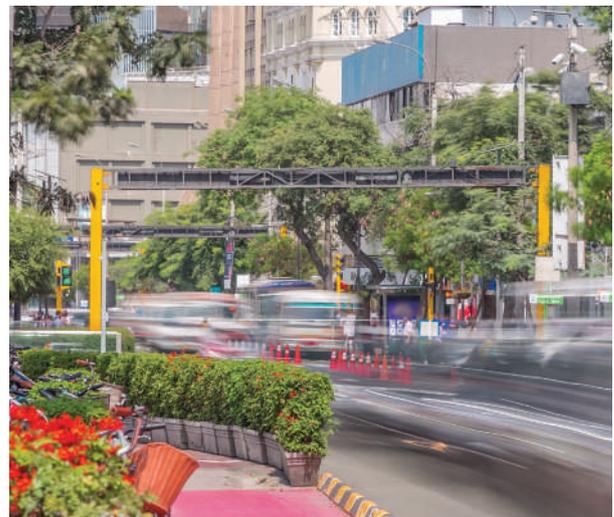
En Toulouse, Francia, el proyecto "Gestión de la movilidad en colaboración para la reducción del tráfico urbano y las emisiones (COMMUTE)", financiado por la Comisión Europea, tiene por objeto garantizar que las actividades de las personas no creen externalidades negativas. Una de las estrategias del proyecto es involucrar a las grandes empresas de la ciudad para que puedan coordinar sus estrategias y planes de movilidad. Por ejemplo, reduciendo el uso del automóvil y fomentando cambios en el comportamiento de las personas que desean acceder al centro económico del aeropuerto de Toulouse - Blagnac, en coordinación con las empresas del sector aeronáutico que tienen una fuerte presencia en Toulouse, una de las capitales internacionales de la aeronáutica gracias a Airbus; o incluso dando a los empleados la posibilidad de ajustar su horario de trabajo, modificando las horas de su jornada laboral para aliviar los picos de congestión que se generan en las horas punta.

La movilidad no sólo significa pensar en vehículos en movimiento, sino también en personas. De hecho, si queremos que la movilidad sea sostenible, tenemos que trabajar en cada uno de estos subsistemas.

SISTEMA DE MOVILIDAD



Fuente: La Fabrique de la Cité



“ La movilidad es un sistema conformado por tres sub-sistemas: transporte, localización y actividad de las personas, los cuales debemos impactar si queremos lograr ese cambio. ”





NUEVOS ESCENARIOS DE MOVILIDAD ANTE EL COVID-19

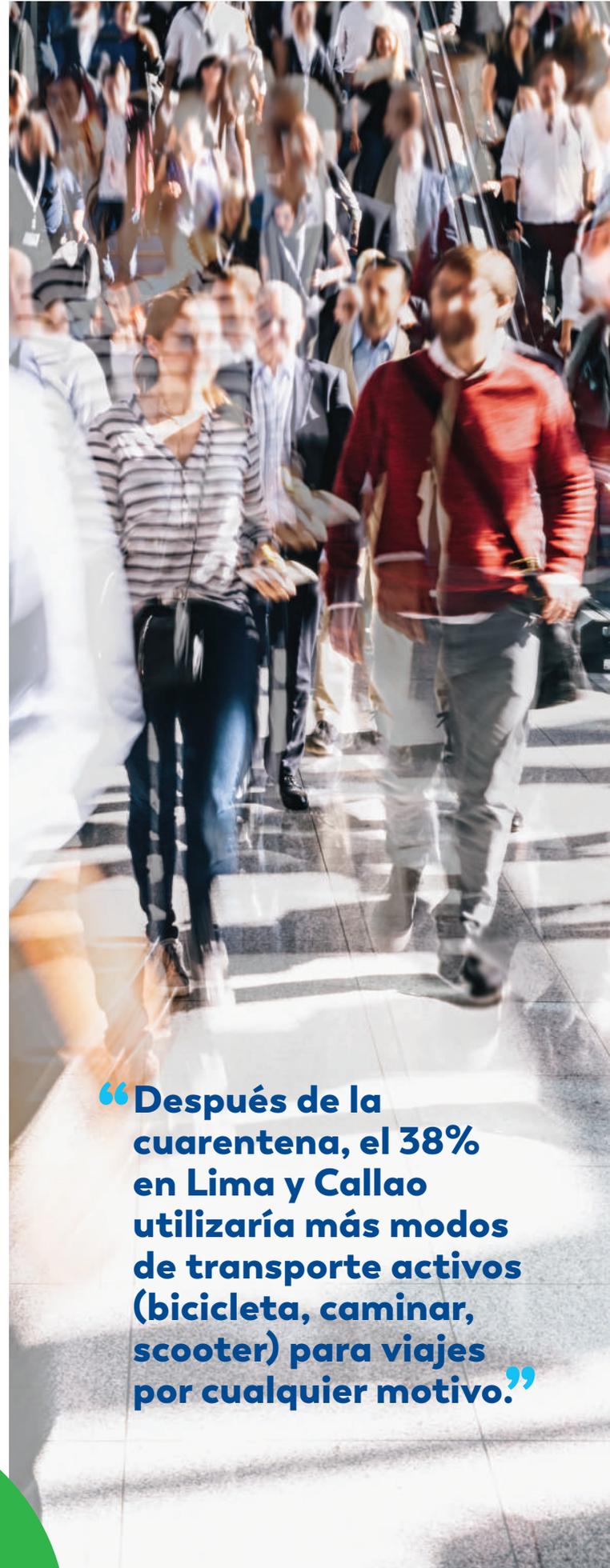
Mariana Alegre

El contexto de emergencia sanitaria nos muestra la necesidad de un replanteamiento del espacio público y la adaptación del comportamiento humano a la nueva normalidad para trasladarse de un punto a otro. Es evidente que la infraestructura de transporte no está pensada en función del peatón.

En las últimas semanas, como consecuencia de la pandemia, se ha exigido a los peruanos que se queden y desplacen cerca a sus viviendas para reducir el contacto social, evitando el uso de autos. Somos testigos de un esfuerzo de las autoridades locales por una rápida implementación de ciclovías, con la finalidad de conectar las principales avenidas y distritos.

Según el informe LOS EFECTOS DEL #COVID19 EN LA MOVILIDAD DE LIMA Y CALLAO (LIMA CÓMO VAMOS, Mayo 2020), que identifica los cambios en los patrones de transferencia modal (es decir, cambios en el medio de transporte), después de la cuarentena, el 38% de encuestados utilizaría más modos de transporte activos (bicicleta, caminar, scooter) para viajes por cualquier motivo (antes de la cuarentena eran apenas el 17.5%) y sólo el 23% usaría vehículos particulares motorizados (27.9% antes de la cuarentena). Interesante anotar que el 18.5% dice que no se transportará post cuarentena debido a que trabajará o estudiará desde casa.

Sin embargo, pese a una mayor preferencia temporal por la bicicleta, existen algunos desincentivos relacionados a la infraestructura y la seguridad: 67.1% de los encuestados no utilizaría bicicletas debido a la falta de ciclovías; 62.5% no lo haría por los accidentes de tránsito y 52.6% tampoco lo haría debido al mal diseño de las ciclovías.



“Después de la cuarentena, el 38% en Lima y Callao utilizaría más modos de transporte activos (bicicleta, caminar, scooter) para viajes por cualquier motivo.”

¿Cómo son las nuevas ciclovías, producto de la pandemia? Si bien el impulso a la movilidad sostenible podría ser un sorprendente legado positivo de la emergencia sanitaria, las vías no han sido diseñadas ni construidas originalmente para ese tipo de movilidad. Debido al contexto, las autoridades están redistribuyendo el espacio público, asignando lo necesario que se requiere para movilizarse con seguridad.

Por otro lado, en muchas calles de la ciudad, observamos barreras físicas: rejas que obstaculizan el paso peatonal, fallas de infraestructura en las aceras, falta de mantenimiento de cruces peatonales, entre otros. Todos grandes pendientes, en un contexto en el que los espacios públicos cobran aún más valor, que deberán ser atendidos.

¿Qué podemos hacer frente a esta realidad? Actuar. Aunque desde antes de la pandemia, por ejemplo, LIMA CÓMO VAMOS conformó un espacio no gubernamental denominado “Mesa Bici” en el que reunió a colectivos y activistas, representantes del gobierno local y nacional, actores de cooperación y banca de desarrollo. Este espacio se fortaleció en el contexto de la pandemia y se desarrollaron una serie de

recomendaciones para lograr una ciudad cicloinclusiva y segura, que nos permita vivir de manera correcta y que genere beneficios para todos, en un entorno sostenible.

Necesitamos con urgencia pensar en un replanteamiento de la infraestructura y de la visión que se tiene de la ciudad, pues las soluciones que existen no responden a las necesidades de los ciudadanos.

Esta realidad nos obliga a mirar más allá, a entender y ver cómo lo están haciendo otras ciudades. Encontrar cuál es el mejor sistema que se puede diseñar y/o adaptar al Perú.

Para ello, primero, debemos entender cómo funciona un sistema de movilidad y cómo diseñarlo.



“El 67.1% en Lima y Callao no utilizaría bicicletas debido a la falta de ciclovías y 52.6% tampoco lo haría debido a que no están bien diseñadas.”

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

1

El sistema actual de transporte no es sostenible: ni social, ni económica, ni ambientalmente. Sin embargo, no existe una bala de plata o fórmula mágica para hacer movilidad sostenible.

Hoy tenemos la oportunidad de repensar nuestra movilidad, asumiendo que resolver los problemas ambientales y sociales que hoy esta genera –y transformar el sistema actual de transporte en uno más sostenible- implica inversiones significativas.

2

Los gestores de infraestructuras de transportes, los operadores de servicio, los agentes económicos y la ciudadanía en general tienen la obligación de repensar el funcionamiento de la movilidad: desde la formulación de proyectos hasta su operación.

Si las autoridades realizan una intervención articulada y congruente entre sus sistemas de transporte, de localización y de las actividades diarias en sus ciudades podrían esperar una mejora en la eficiencia y dinamismo urbano, así como en la productividad de las actividades económicas. De esta forma, las ciudades serían reales motores de desarrollo, inclusivas, ordenadas y amigables para todos.

3

El mundo ya está actuando para hacer movilidad sostenible. Paris, Montreal y Singapur lo están haciendo y con una visión participativa y de largo plazo. Las ciudades ya se están moviendo.

La prioridad integral debe estar puesta en los sistemas de transporte, de localización (mejorando territorios en función de las necesidades de la población, con enfoque en transición ecológica) y de actividades (priorizando a las personas y la forma en la que se organizan día a día). Debemos impactar positivamente estos tres sistemas, si queremos lograr ese cambio.

Toda estrategia de movilidad sostenible debe ser construida con la participación de la población. La aceptación popular es clave.

4

Tanto en las ciudades, como en las zonas rurales hay un impulso positivo hacia los modos activos de transporte como bicicleta, a pie o scooter. Ello, en Lima y a consecuencia de la pandemia, trajo como consecuencia cortoplacista el rápido desarrollo de ciclovías. Sin embargo, este impulso también trajo riesgos que necesitan ser mitigados con el mejoramiento de su diseño y mejoras en la planificación urbana.

Sabemos que en Lima el costo de movilizarse es bastante alto no solo en el tiempo demandado sino en las horas-hombres perdidas a diario. Las autoridades deben mirar lo que algunas ciudades en el mundo ya están trabajando en proyectos que generan eficiencia en la movilidad de los diversos agentes económicos y trabajadores al generar sus intercambios habituales. El mayor dinamismo que reciben el propio mercado laboral y las ciudades es suficiente incentivo porque si los sistemas de transporte no son eficientes, parte de la población –no integrada- no podrá articularse adecuadamente a los mercados laborales, de bienes y servicios, así como a los servicios urbanos.

Los gestores de infraestructura de transporte deben reconocer la necesidad de hacer movilidad sostenible y que ésta, por ejemplo en el caso de Lima, integre y conecte a las personas de bajos ingresos que eligieron la informalidad de los empleos cercanos a sus hogares antes que la formalidad alejada de los centros de trabajo donde principalmente se concentra el empleo de las grandes empresas.



EXPOSITORES



CÉCILE MAISONNEUVE

Presidenta de **La Fabrique de la Cité**.

Es presidenta de La Fabrique de la Cité, el think tank sobre innovación y prospectiva urbana fundado por VINCI 2015. Es miembro del consejo científico del Instituto de Soluciones Metropolitanas Avanzadas de Ámsterdam, miembro del consejo de administración del Foundation Le Corbusier, y Asesor Senior del Centro de Energía del Instituto Francés de Relaciones Internacionales (IFRI). Anteriormente dirigió el Centro de Energía del IFRI. Ha ocupado diversos cargos en el grupo AREVA, dedicado a la prospectiva internacional y los asuntos públicos.



MARIANA ALEGRE

Directora de **LIMA CÓMO VAMOS** y miembro del Consejo Directivo de Asociación **MOVEMOS**.

Desde el 2010 es Directora Ejecutiva en el observatorio ciudadano LIMA CÓMO VAMOS, contribuyendo a mejorar la calidad de vida urbana. Además, es fundadora de la estrategia Ocupa Tu Calle que busca recuperar y generar más espacios públicos.



LAURENT CAVROIS

CEO de **VINCI Highways Perú**, Presidente del Consejo Directivo de la **Asociación MOVEMOS** y CEO de **LIMA EXPRESA**.

Desde 2017 es CEO de VINCI Highways en el Perú, líder mundial en concesiones viales. Se unió al Grupo VINCI en 2006 y en 2014 fue Presidente de LISEA, que está encargada de financiar, diseñar, construir y operar una línea ferroviaria de alta velocidad entre París y Bordeaux y fundador de la Fundación LISEA Carbono.

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, 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

