



La bicicleta se convertirá en gran protagonista en la post-pandemia como medio seguro para evitar los contagios, especialmente en los sistemas de transporte masivo. Para ello, el Gobierno Municipal tiene como meta ampliar la red de ciclorrutas de 120 a 300 kilómetros antes de cuatro años.

VALLE

¿Cómo cambiará la movilidad en Cali?

El uso de la bicicleta será una de las opciones para mantener a raya los contagios. Reducir los riesgos en el MÍO y otros medios de transporte, el gran desafío en la post-cuarentena.



Por Alfredo García Sierra,
Reportero de El País

Cali tendrá importantes transformaciones en materia de movilidad una vez aumente el desconfinamiento de la población que ha permanecido en cuarentena en los últimos cuatro meses bajo restricciones como el pico y cédula.

Ese nuevo desafío implicará un cambio dirigido a un mayor uso de medios como la bicicleta, ya que además de económico presenta un bajo nivel de riesgo frente a los contagios por el coronavirus respecto al transporte público masivo. Ante tal circunstancia se prevé, asimismo, que la ciudad “se inunde” de más motocicletas y crezca la piratería.

De allí, que los especialistas consideren que la movilidad de los caleños en la era post-cuarentena deberá ser sostenible, y ante todo biosegura en bus, microbús, taxi, MÍO, vehículo particular y motocicleta.

Según Lina Martínez, directora del Observatorio de Políticas Públicas, POLIS, de la Universidad Icesi, “la apuesta podría ser precisamente la bicicleta, aunque mucha gente piensa que es no una solución seria para la ciudad. Pero lo cierto es que el transporte público (MÍO) no podrá tener la misma capacidad de antes, a pesar de que ese sistema lo utiliza el 50% de la población especialmente de más bajos ingresos”.

El diagnóstico de POLIS recalca que “el transporte público es uno de los principales canales de esparcimiento del virus, y mantener a raya el número de usuarios es una tarea que demandará mayores recursos a un servicio que ya venía quebrado. Además, se van a tener que asumir costos adicionales en los protocolos de bioseguridad que deberán reforzarse”.

Bajo esas nuevas circunstancias, Martínez pone de presente que “el costo del alcohol para los usuarios, tapabocas de conductores, controladores de ocupación que tendrán que llegar a las estaciones, y el equipo e insumos de desinfección después de cada ruta, harán que el costo por viaje sea astro-

nómico y lo tenga que asumir el gobierno local”.

El propio presidente de Metrocali, Óscar Ortiz, admite que el sistema sigue enfrentando muchas dificultades financieras, agravadas por el Covid-19, pues de movilizar unos 452.000 pasajeros por día, ahora por las limitaciones sanitarias se pasó entre 160.000 y 220.000, generando pérdidas para los operadores.

Cabe recordar, que por orden presidencial en buses alimentadores, padrones y articulados la ocupación de sillas no debe superar el 35 %, debido a la norma del distanciamiento social. Pero eso también podría tener un giro cuando haya más usuarios en las calles que demandarán ese servicio en medio de un peligroso virus que continúa latente. Hoy, por la tipología de los buses del MÍO esa ocupación oscila entre un 31 % y un 35 %.

La idea, recalca Ortiz, es que al menos esa ocupación sea del 40 % por vehículo –con todos los protocolos de bioseguridad– para compensar de alguna manera la actual coyuntura.

Apuesta por la bicicleta

Actualmente la capital del Valle cuenta con unos 120 kilómetros de bicarriles, y la meta dice el subsecretario de Movilidad Sostenible, Alfredo Paya, es llegar a 300 kilómetros de esas ciclorrutas en avenidas y vías principales como la troncal del oriente.

Cabe recordar, que en 2019 el 6,9 %



de la población en Cali usaba la bicicleta para ir al trabajo, a los centros de estudio, o como medio de recreación. El dato es de la encuesta poblacional CaliBRANDO de POLIS, que se realiza cada año en la ciudad.

Si bien la cifra es relativamente baja, se ha reportado un aumento en el último año, coincidiendo con la construcción de nuevas ciclovías como las que promovió el gobierno de Maurice Armitage.

En ese sentido, Lina Martínez, directora de POLIS, resalta que el auge de la población de bicisuarios presenta los mayores niveles de satisfacción, ya que una encuesta del 2018 a 1.131 caleños así lo demostró. Tanto que la

La menor ocupación en el MÍO ha llevado a que el sistema presente mayores dificultades financieras



Los expertos sugieren que una vez aumente el desconfinamiento la idea es que los índices de motorización no crezcan para reducir la contaminación del aire en la capital del Valle.



Texto disponible en audio. Descargue el APP AudioLector, escanee el código QR y escuche la nota

acogida a la CicloVida en 2019 reportó más de 30.000 usuarios en cada domingo, y seguramente continuará aumentando paulatinamente.

E incluso, cuando la CicloVida se implementó en las noches de los días martes y jueves de 8:00 p.m. a 10:00 p.m., se llegó a igual número de bicisuarios.

Otras alternativas

El uso del carro particular compartido, según POLIS, podría ser otra alternativa en la post-pandemia. Sin embargo, si se mantienen las restricciones a solo dos personas por vehículo y en taxis hasta para tres pasajeros, por el distanciamiento social, dejaría de ser una opción viable para reducir el número de automotores en las vías. “Por eso creo que habría una mayor tasa de motorización en la ciudad especialmente a través de las motocicletas”, señala Martínez.

El subsecretario Paya reconoce que una vez se produzca un mayor desconfinamiento “tendremos los mismos nudos de tránsito, aunque hay gente que será consciente y no saldrá mucho a las calles, por lo que estaremos expectantes de las respuestas de movilidad de la ciudadanía”.

Sin embargo, anota, “lo que buscamos es que se reduzcan más los niveles de contaminación ambiental, incentivando precisamente el uso de la bicicleta, aunque muchos automovilistas no lo van a entender”.

En ese sentido atacar la piratería es fundamental para que no se disparen ni los contagios ni los niveles de contaminación del medio ambiente.

Precisamente la encuesta CaliBRANDO, realizada en el 2019, detectó que el 55 % de los caleños (en especial de los estratos 1, 2 y 3) tienen acceso a transporte pirata y el 28 % a un mototaxista a una distancia lo suficientemente corta para caminar desde su casa hasta un punto de parada de ese tipo de transporte ilegal.

Por lo anterior, es motivo de análisis la penetración de vehículos de transporte especial para suplir las deficiencias del MÍO durante la post-pandemia y frenar ese fenómeno.

Lo que viene para el MÍO

Debido a las menores tasas de ocupación en el MÍO, se proyecta un cese de operaciones temporal y la reprogramación de algunas rutas para atender las de mayor demanda. Serían alrededor de 16 que pasarían precisamente a ser cubiertas por transporte especial y público colectivo. Entre ellas figurarían la A14 y la A11 que sirven el corredor universitario, y que por el Covid-19 no tendrían muchos usuarios en próximos meses.

“Aquí el problema no es de demanda sino de oferta”, enfatiza el subsecretario de Movilidad, Alfredo Paya, al recordar que en un articulado de 160 pasajeros, ahora la ocupación sería de unos 30, “lo cual es hasta ridículo”.

Al respecto el presidente de Metrocali, Óscar Ortiz, manifiesta que “nos estamos preparando para lo que viene con la instalación de algunas divisiones de acrílico entre las sillas para aumentar la capacidad de ocupación al menos hasta un 40 %”.

Como refuerzo se estudia que los pasajeros lleven caretas plásticas como protección adicional más el tapabocas. Se espera que la Alcaldía y el Ministerio de Salud otorguen los permisos en ese sentido, además si esas caretas se suministrarían de forma gratuita a los usuarios.

Agregó Ortiz que la idea es que con la flota actual de 933 automotores se puedan atender a todos los usuarios, pero por la pandemia solo están en las calles 758. Es decir, que queda una flota de reserva y se esperan otros 110 buses que deberían haber llegado en septiembre del 2019. De ellos, 35 serían eléctricos para 55 pasajeros y con capacidad de mover un poco más de 2000 por hora cada uno.

Respecto a la situación financiera de Metrocali, Ortiz estima que se necesitarían al menos \$100.000 millones de aquí a diciembre para operar, por lo que sería clave crear una “tarifa de emergencia”, pero que no afectaría a los \$2.200 que pagan hoy los usuarios.

En un asunto que deberá revisarse con todos los concesionarios y operadores del sistema.