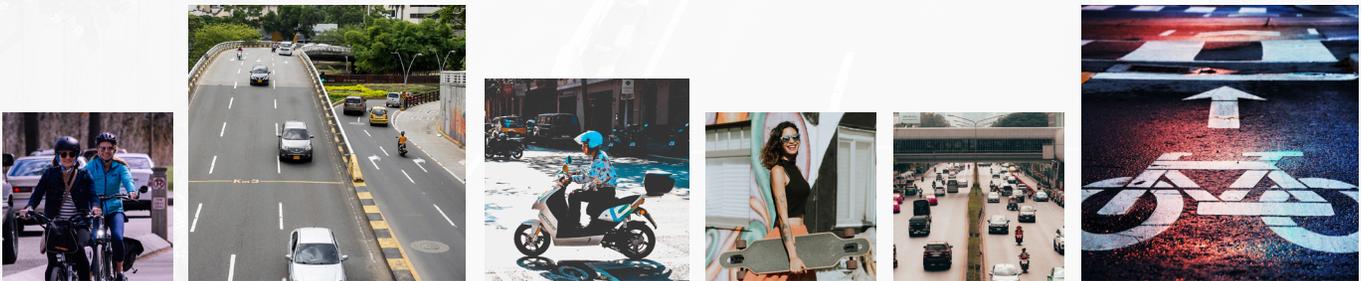




Construyendo a
Santiago de cali
con datos

Datos en breve

Movilidad sostenible para
la post-pandemia



Visítenos en:
www.icesi.edu.co/polis



Datos en breve # 15
Publicación bimensual
Cali, May - Jun 2020

Datos en breve

Datos en Breve - POLIS

Movilidad sostenible para la post-pandemia

© Observatorio de Políticas Públicas - POLIS

Cali / Universidad Icesi, 2020

ISSN: 2711-2772 (en línea).

Palabras claves:

Datos / Santiago de Cali / Políticas Públicas /
Políticas Urbanas/ Cali (Colombia)

Facultad de Ciencias Administrativas y Económicas
Primera edición / Enero de 2018

Rector: Francisco Piedrahita Plata

Secretaria General: María Cristina Navia Klemperer

Director Académico: José Hernando Bahamón Lozano

Decanos de la Facultad de Ciencias Administrativas y Económicas:

Carlos Enrique Ramírez

Ramiro Guerrero

Coordinador Editorial: Adolfo A. Abadía

Diseño y Diagramación: Sandra Marcela Moreno

Editorial Universidad Icesi

Calle 18 No. 122-135 (Pance), Cali – Colombia

Teléfono: +57 (2) 555 2334

E-mail: editorial@icesi.edu.co

Forma de citación:

POLIS (2020) Movilidad sostenible para la post-pandemia [Datos en Breve No. 15]. Recuperado de: <https://www.icesi.edu.co/polis/publicaciones/-datos-en-breve.php>



El Observatorio de Políticas Públicas (POLIS) es un centro de investigación dedicado a la comprensión y a la mejora de la calidad de vida en la región del Pacífico. Llevamos a cabo investigación aplicada en temas urbanos, sociales y educativos que proporciona evidencia que puede ayudar a los responsables de la política pública a tomar decisiones mejor informadas.

EQUIPO DE TRABAJO

Lina Martínez

Directora de POLIS

Valeria Trofimoff

Coordinadora

Isabella Valencia

Coordinadora

Sandra Moreno

Diseñadora

Nicolás Vidal

Monitor Académico

Esteban Robles

Monitor Académico

Santiago Ibañez

Community Manager

TABLA DE CONTENIDO



Introducción

01

La victoria temprana: el uso de la bicicleta

02

La deuda: los piratas

03

La oportunidad: reducción en las
tasas de motorización



Datos
breve

MOVILIDAD SOSTENIBLE PARA LA POST-PANDEMIA

Hoy, a un nivel sin precedentes, estamos viendo la implementación de políticas públicas casi a diario. Cada nuevo decreto, programa, restricción y control, código, transferencia monetaria o asistencia en especie, cae dentro de la bolsa de políticas públicas. Entendiendo a las políticas públicas como todo lo que hace el gobierno con los impuestos que recauda.

No hay sector que se quede por fuera en la precipitación con la que están formulando políticas. Desde el sector salud que es el que está más expuesto en sus fortalezas y debilidades, hasta el sector educativo, pasando por el laboral, social y policivo. No hay sector al que no le afecte de manera directa las consecuencias actuales y

futuras de esta coyuntura. Al Estado en todas sus formas y niveles, le ha tocado acelerar procesos que tenía en remojo, asumir las deudas de los temas olvidados, y actuar con innovación y rapidez en una circunstancia que desborda cualquier capacidad.

La fuerza y evolución del Coronavirus y sus implicaciones en el largo plazo cambian al día. Con cada nueva cifra que se revela y las medidas que se van tomando en otros países, más las propias que se toman a nivel local y nacional, dan la señal que el Coronavirus nos va a traer implicaciones de muy largo alcance y de las que podemos anticipar muy poco.



Uno de los sectores más afectados por la pandemia, es el transporte. Alrededor del mundo, los viajes se han reducido hasta en un 80% tanto en viajes locales como internacionales. Esta crisis ha llevado no sólo a una crisis económica al sector, sino también a poner sobre la mesa con contundencia un tema que ha hecho parte de la agenda de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), pero con una implementación muy desigual a nivel nacional: la movilidad sostenible.

En Cali llegó con fuerza a la agenda pública una apuesta de movilidad sostenible en el gobierno pasado. Los buses eléctricos y una inversión sin precedentes en la construcción de ciclo rutas para generar demanda inducida y aumentar el número de ciclistas en las vías. Las medidas tomadas en el gobierno pasado fueron en su gran medida impopulares, los ciudadanos lo criticaron por robar espacio de circulación a los vehículos privados, y en época electoral prometieron deshacer las ciclo-rutas, muy a pesar del costo que implicar deshacer lo hecho en el sector público.

Hoy, la pandemia nos pone a pensar con seriedad en la movilidad en la ciudad. Las tasas de ocupación que estamos acostumbrados a ver en el MIO y en el transporte público van a tener que ser controladas con urgencia. 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 va a demandar mayores recursos a un servicio que ya venía quebrado. Además, se van a tener que asumir costos adicionales en los protocolos de bioseguridad que se tendrán que implementar. Seguramente, el costo del alcohol para 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 astronómico y lo tendrá que asumir el gobierno.

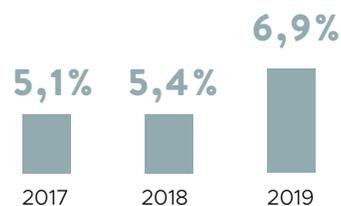
Sabiendo los costos tangibles e intangibles que va a tener la movilidad en la post-pandemia, es importante empezar a dar una discusión seria de cómo se propone que se va a mover la ciudad y los mecanismos que se le van a proponer a las personas, porque el transporte es el principal dinamizador de la actividad económica. La gente se tiene que movilizar para llegar al lugar donde desarrolla su actividad productiva para generar ingresos.

Con el objetivo de proponer herramientas de discusión basadas en evidencia, este Datos en Breve recoge la investigación que se ha realizado en POLIS en diferentes años sobre movilidad en Cali para ayudar a direccionar una discusión urgente.

LA VICTORIA TEMPRANA: EL USO DE LA BICICLETA

Al 2019, el 6,9% de la población en Cali usaba la bicicleta como medio de transporte. Este dato es el que se reporta en la encuesta poblacional CaliBRANDO de POLIS que se recoge anualmente en la ciudad. Si bien la cifra es relativamente baja, se ha reportado un aumento en el último año, coincidiendo con el aumento de infraestructura en la ciclovías como resultado de la inversión del gobierno de Armitage.

Gráfico 1. Porcentaje de la población en Cali que se moviliza en bicicleta.

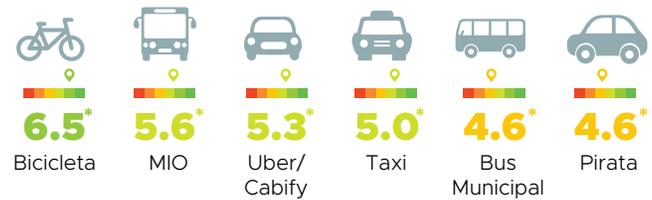


Fuente: Encuesta CaliBRANDO.



La población que usa la bicicleta como medio de transporte, es la que reporta los mayores niveles de satisfacción. Una encuesta, realizada en el 2018 a 1,131 caleños, revela que las personas que usan la bicicleta son las que manifiestan que están más satisfechas con las estrategias de movilidad en la ciudad. En una escala de 0-10, aquellos que usan la bicicleta, reportan niveles de satisfacción de 6,5, casi una unidad por encima de quienes usan transporte público como principal medio de transporte.

Gráfico 2. Satisfacción con la movilidad según medio de transporte.



* En una escala de 0 a 10, donde 0 no está completamente satisfecho y 10 está completamente satisfecho.

Fuente: encuesta movilidad urbana en Cali – 2018, POLIS.

“ LA BICICLETA ES USADA COMO UNA DE LAS MAYORES ESTRATEGIAS DE DEPORTE RECREATIVO EN LA CIUDAD. ”

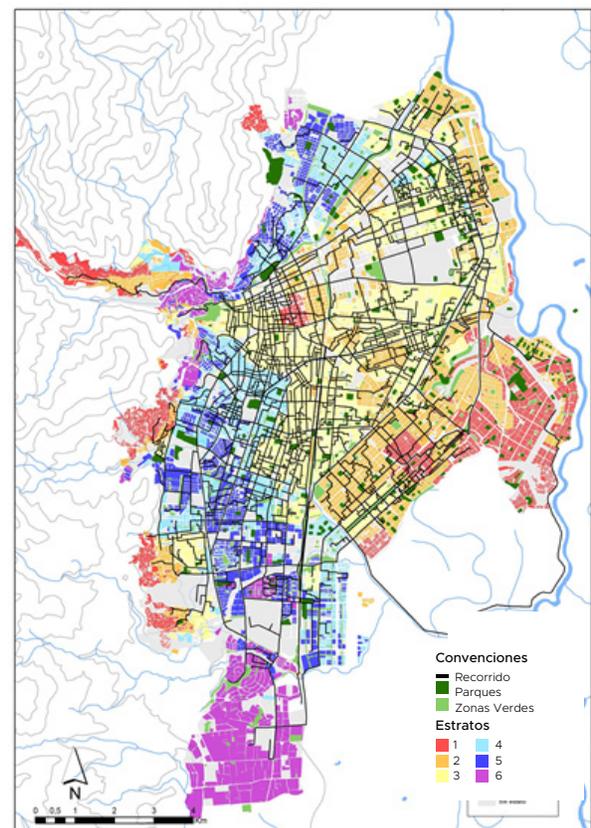
La CicloVida, al 2019, reporta más de 30,000 usuarios en cada jornada, incluso cuando se llegó a implementar la CicloVida nocturna los martes y jueves de 8:00 a 10:00 de la noche se reportaron el mismo número de usuarios que la jornada dominical. La CicloVida es uno de los programas con mayor aceptación y acogida por los caleños.

Mapa 1. Análisis origen – destino de los usuarios de la CicloVida dominical en Cali.



Un indicador de estos niveles es difícil de alcanzar en la entrega de cualquier otra intervención pública.

La evaluación de la CicloVida realizada por POLIS en el 2019, donde se encuestaron a 1,159 usuarios del programa, reveló que los usuarios prácticamente recorren toda la ciudad (en trayectos origen-destino) para hacer uso de las rutas habilitadas para la CicloVida recreativa dominical.

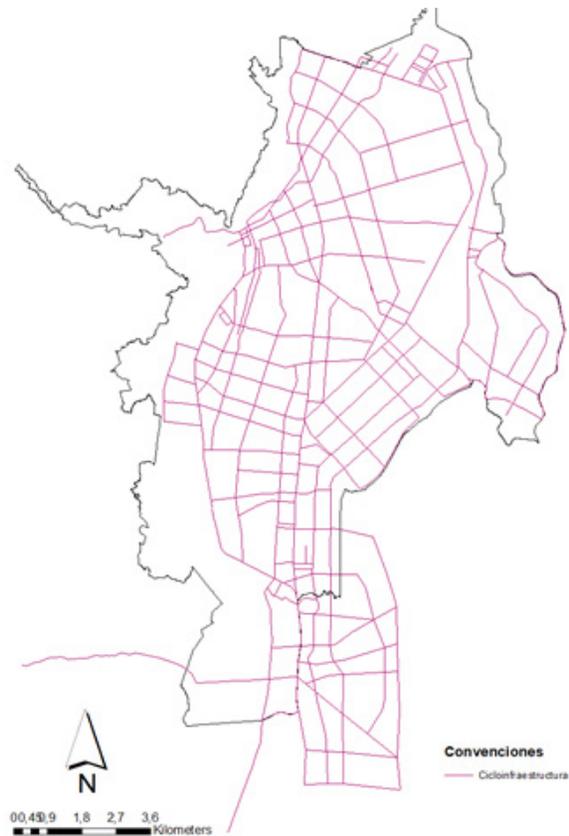


Fuente: Evaluación CicloVida 2019, POLIS.

Estos datos indican que al menos 30,000 caleños pueden hacer uso de la bicicleta como medio de transporte en tiempos de post-pandemia. El 16% de los usuarios de la CicloVida han usado las ciclorrutas al menos cinco veces a la semana para movilizarse en los últimos doce meses, es decir, que probablemente la bicicleta es su medio transporte principal. Si se examina el tiempo promedio que recorren en la ciclorruta, el cual es aproximadamente 34 minutos, las ventajas que ofrece la bicicleta en tiempos de desplazamiento son sustanciales en comparación tanto con el transporte público como con el vehículo privado. La inversión que realizó el gobierno anterior en la expansión de ciclorrutas también puede contribuir a incrementar la demanda potencial de la bicicleta como medio de transporte. Esta también es una oportunidad para brindar más información a la ciudadanía sobre el sistema de bicicletas públicas que ofrece el MIO, debido a que dentro de los usuarios de la CicloVida sólo el 22% afirmó conocer los ciclo-parqueaderos y sólo el 11% ha usado las bicicletas públicas que ofrecen.

30,000 CALEÑOS
PUEDEN HACER USO DE LA BICICLETA
COMO MEDIO DE TRANSPORTE EN
TIEMPOS DE POST-PANDEMIA.

Mapa 2. Cicloinfraestructura en Cali.



Fuente: Alcaldía de Cali (2014)

LA DEUDA: LOS PIRATAS

En la encuesta CalIBRANDO, realizada en el 2019, se encuentra que el 55% de los caleños tienen acceso a transporte pirata y el 28% a un moto taxista a una distancia lo suficientemente corta para caminar desde su casa hasta un punto de parada de transporte ilegal. Este es un indicador, posiblemente imperfecto, pero indicativo de lo pervasivo que es el transporte informal en la ciudad, particularmente, en los estratos 1, 2 y 3.

55%

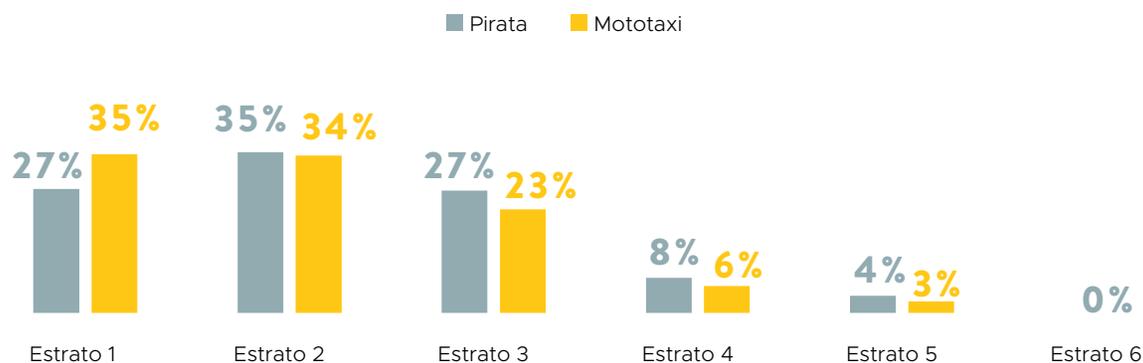
de los caleños tienen acceso a
transporte pirata.



Visítenos en:
www.icesi.edu.co/polis



Gráfico 3. Acceso a transporte informal por estrato socioeconómico.



Fuente: Encuesta CalIBRANDO.

Si bien los caleños preferirían no usar el transporte pirata (es el más costoso y con menor nivel de satisfacción), la realidad es que, para muchos ciudadanos, el transporte pirata es la única opción para movilizarse y llegar a sus lugares de trabajo.

ES POSIBLE ANTICIPAR QUE LAS CONDICIONES DE BIO-SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE PIRATA POSIBLEMENTE NO VAN A CUMPLIR CON ESTÁNDARES MÍNIMOS PARA CONTENER LA TRANSMISIÓN DEL VIRUS.

En épocas normales, la estrategia del gobierno para controlar el transporte informal ha sido represiva, pero en esta época de crisis, dónde se va a necesitar una reactivación económica, particularmente entre la población económicamente más vulnerable, no sería recomendable usar el recurso policial y de control en la inmovilización de los vehículos que prestan el servicio. En unas

circunstancias donde el acceso a transporte público va a ser reducido, sería más estratégico invertir los recursos disponibles en intentar controlar que el transporte pirata implemente medidas de bio-seguridad para transportar a la población que demanda el servicio.

El transporte pirata es un fenómeno que ha crecido porque suple una necesidad básica que el gobierno a través de su sistema de transporte público no ha ofrecido. Es posible que estos no sean tiempos para combatir un fenómeno que le cogió ventaja a la capacidad local. Sería mejor tratarlo como un socio que provee un servicio necesario para la reactivación económica.

LA DISCUSIÓN SERÍA EN CÓMO GARANTIZAR QUE PROVEAN EL SERVICIO SIN CONVERTIRSE EN UN FOCO DE EXPOSICIÓN AL VIRUS.



Visítenos en:
www.icesi.edu.co/polis



LA OPORTUNIDAD: REDUCCIÓN EN LAS TASAS DE MOTORIZACIÓN

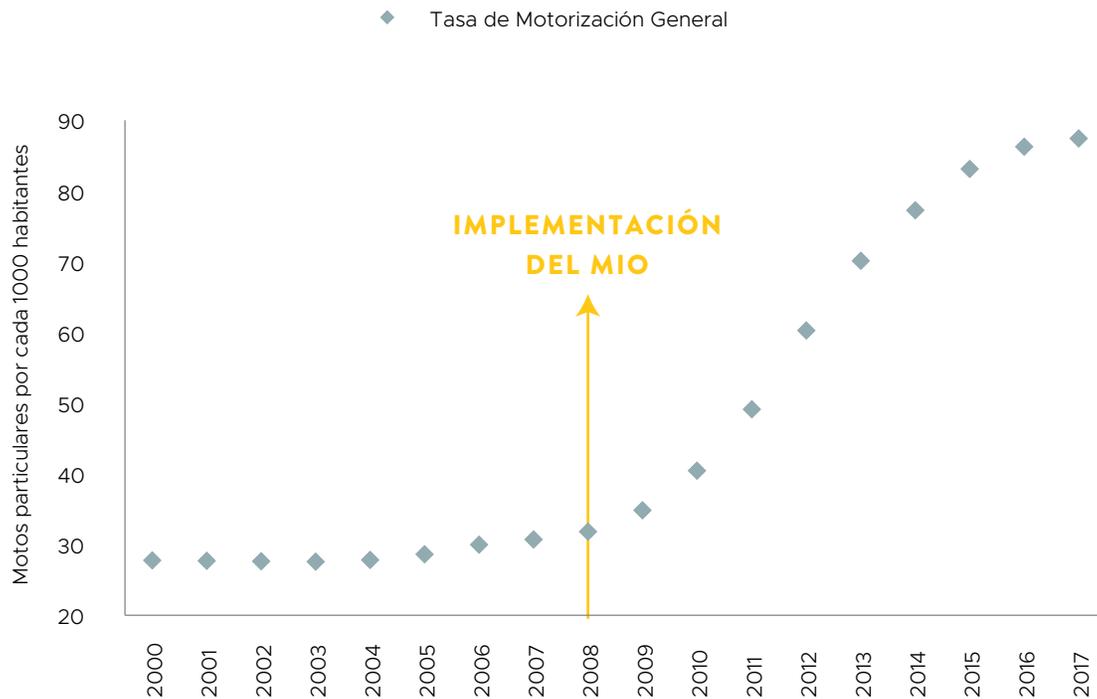
La implementación del MIO en 2008 coincide con el incremento exponencial del parque automotor en la ciudad, específicamente, las motos (MOVIS, 2017). No obstante, en una época de recesión donde las personas van a optar por medidas de austeridad, posiblemente, se pueda anticipar un congelamiento en las tasas crecientes de motorización. En Colombia, las ventas de carros nuevos y motos nuevas cayeron en más del 39% y 22%, respectivamente, en marzo (El Tiempo, 2020). Además, la cifra de desempleo en 2020 (12.6%) a nivel nacional aumentó casi dos puntos porcentuales respecto al año anterior (10.8%).

En marzo cayeron en un

39%

las ventas de carros nuevos

Gráfica 4. Tasa de motorización de motos particulares.



Fuente: MOVIS Observatorio de Movilidad Sostenible (2017).

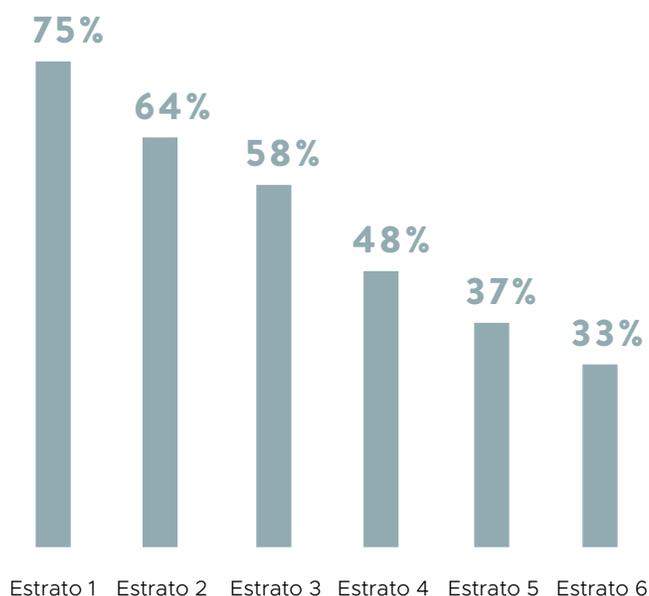
**LA CIUDAD TIENE
UNA CLASE MEDIA
VULNERABLE ANTE
CHOQUES ECONÓMICOS
NEGATIVOS.**

En Cali, un ciudadano de clase media – personas que viven en estratos 3 y 4 – devenga, en promedio, \$1.250.000 mensuales, en otras palabras, la ciudad tiene una clase media vulnerable ante choques económicos negativos. La escasa cultura de ahorro que tiene la población es otro agravante a la situación de vulnerabilidad de los hogares. Ya van más de dos meses de confinamiento, pero el 61% de los caleños, según CaliBRANDO, no tienen ahorros suficientes para vivir al menos tres meses en caso de quedarse sin empleo. En un contexto donde la inestabilidad laboral está latente, endeudarse para adquirir un vehículo posiblemente no esté dentro de las prioridades de los ciudadanos en este momento.

“ YA VAN MÁS DE DOS MESES DE CONFINAMIENTO, PERO EL 61% DE LOS CALEÑOS, NO TIENEN AHORROS SUFICIENTES PARA VIVIR AL MENOS TRES MESES EN CASO DE QUEDARSE SIN EMPLEO.”

La decisión de compra de un vehículo privado (moto o carro) no se condiciona sólo al precio de mercado, sino también al tiempo y costo monetario de desplazamiento. Por esta razón, es recomendable que las acciones que impulse la administración municipal, para garantizar la movilidad de los ciudadanos con medidas de salubridad, estén orientadas a promover el uso de otros transportes sostenibles como la bicicleta que brindan beneficios tanto en términos de tiempo como de costos. Aunque una de las líneas estratégicas del Plan de Desarrollo Municipal de Jorge Iván Ospina tiene un enfoque de movilidad sostenible en los programas asociados con los peatones y las bicicletas, se evidencia también un gran énfasis en los vehículos particulares. El programa enfocado en la movilidad en vehículos particulares propone una serie de indicadores que son de alto costo de ejecución (construcción de vías, intersecciones viales, megaobras) y podrían afectar la posibilidad de ejecutar los otros programas con un enfoque de sostenibilidad. Cabe resaltar que es muy probable que a futuro estas nuevas vías construidas tengan los mismos problemas de congestión vehicular como los que enfrenta actualmente la ciudad.

Gráfico 5. Porcentaje de caleños que no tienen ahorros suficientes para vivir al menos tres meses en caso de quedarse sin empleo.



Fuente: CaliBRANDO 2014-2019, POLIS.

Fichas técnicas

CaliBRANDO:

Grupo objetivo:
Hombres y mujeres mayores de 18 años. Residentes en Cali.
Tamaño de la muestra:
7,376 encuestas realizadas entre 2014 y 2019. Encuesta estadísticamente representativa por sexo, estrato socioeconómico y raza/etnia.
Técnica de recolección:
Encuestas directas (cara a cara) en puntos centrales de la ciudad.
Margen de error:
2.8% con un nivel de confianza del 95%.

CicloVida

Grupo objetivo:
Hombres y mujeres mayores de 18 años usuarios de la CicloVida en Cali.
Tamaño de la muestra:
1,159 encuestas realizadas en 2019. Estadísticamente representativa por sexo y por sector de la CicloVida – central (76%) y comunitaria (16%) –. 8% de las encuestas se realizaron en la CicloVida nocturna.
Técnica de recolección:
Encuestas directas (cara a cara) en los puntos APH – Atención Pre-Hospitalaria de la CicloVida.
Margen de error:
2.8% con un nivel de confianza del 95%

Movilidad Urbana

Grupo objetivo:
Hombres y mujeres mayores de 18 años. Residentes en Cali.
Tamaño de la muestra:
Demanda: 227 encuestas Carro-moto: 452 encuestas Oferta informal: 225 encuestas Oferta formal: 227 encuestas
Técnica de recolección:
Encuestas directas (cara a cara) en puntos centrales de la ciudad.
Margen de error:
La encuesta no es estadísticamente representativa

Referencias:

BID (2017). Cómo promover el buen uso de la bicicleta. Exposición del ciclista en el ámbito urbano. Diagnóstico y recomendaciones. Recuperado de: <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Como-promover-el-buen-uso-de-la-bicicleta-Exposicion-del-ciclista-en-ambito-urbano-Diagnostico-y-recomendaciones.pdf>

DNP (2018). Informe mercado laboral Cali 2018. Recuperado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Estudios%20Economicos/5%20Informe%20Cali%202018.pdf>

El Tiempo (2019). Ventas de carros nuevos cayeron más del 39% en marzo. Recuperado de: <https://www.motor.com.co/actualidad/industria/marzo-2020-ventas-carros-colombia-cayeron-39-ciento/33872>

Para mayor información
escribanos a: polis@icesi.edu.co
o visítanos en nuestra web

www.icesi.edu.co/polis

Haz click aquí y síguenos en
nuestras redes sociales: **#Polisicesi**



Visítenos en:
www.icesi.edu.co/polis

