

Promoviendo la movilidad sostenible

Antes de la pandemia se calculaba que alrededor del 1% de la población limeña usaba la bicicleta como medio de transporte. Sin embargo, la **COVID-19** ha obligado a cambiar los hábitos hacia una movilidad sostenible en todo el mundo. Tan solo la venta de bicicletas se ha incrementado hasta en 5.000% en muchos países. Incluso la búsqueda de rutas en bicicleta en **Google Maps** aumentó un 69%.

En la capital del Perú la situación no es distinta. Según el más reciente estudio de la **Municipalidad de Lima** y la Compañía Peruana de Estudios de Mercados y Opinión Pública (CPI), solo 220.000 limeños usan regularmente la bicicleta como medio de transporte, es decir, el 3% de la población. Este porcentaje es aún menor considerando que el 32% de los hogares tiene al menos una bicicleta en casa, es decir, 2,2 millones de personas podrían desplazarse usando este tipo de movilidad en la ciudad.

Por otro lado, la demanda de bicicletas en el país también aumentó durante la cuarentena. El gerente comercial de Monark, **Patrick Sznak**, revela que en los últimos meses sus ventas crecieron 60%, y prevé cerrar el año vendiendo 40.000 unidades, es decir, 60% más respecto al 2019.

Asimismo, las bicicletas de aro grande (26, 27,5 y 29) son las más vendidas. Los usuarios prefieren que sus componentes no sean muy complicados y que el costo de mantenimiento sea más económico. Además, hay un boom en las bicicletas de ciudad

(city bike) orientadas al segmento femenino que cuentan con canastilla y portapaquetes. *“Todos los medios de transporte alternativo se han incrementado. Las bicicletas y scooter eléctricos mantenían una tendencia muy positiva, y ahora es aún mayor”*, afirma **Sznak**.

Con lo caótico del transporte público en Lima esta tendencia seguirá creciendo en la capital. Así lo señalan expertos como el gerente general de la Fundación Transitemos, Alfonso Flórez. *“La pandemia ha permitido que rápidamente la gente entienda que se puede trasladar en bicicleta para evitar el contagio. Lo que falta es efectuar otras acciones, como unir las redes de ciclovías existentes y mejorar las que habían, para que las personas comiencen a utilizar este modo de transporte y se quede de manera permanente”*, indica.

Vías integradas para ciclistas

Hace unos meses la **Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)** creó el Sistema de Transporte Individual Sostenible (Sitis) para la implementación de 472,5 kilómetros (km) de ciclovías, con el fin de establecer una red integrada a las vías existentes que recorra distritos de Lima y Callao. Al respecto, se han realizado coordinaciones con 23 gobiernos locales y se tiene la meta de implementar 144 km en su primera etapa este año, la segunda contemplaría 170 km y la tercera abarcaría 159 km en 2021.

“Hoy existen ciclovías de distintas maneras. No ha habido criterios uniformes para implementarlas. Por ello, hemos elaborado un reglamento para que estas ciclovías se hagan

*bien. En los próximos días esperamos aprobar la norma que establece dichos criterios y para que los gobiernos locales sepan qué parámetros seguir. Queremos que estas ciclovías se hagan de forma rápida y eficiente”, explica la asesora de la Dirección de Asuntos Ambientales y Sociales de la ATU, **Claudia Ato.***

Alfonso Flórez, de la Fundación Transitemos, destaca la importancia de la integración de las redes de vías, pero subraya que se necesita pensar en una interconexión modal con otros medios de transporte público de la ciudad, como el tren eléctrico, el Metropolitano o los corredores viales. Esto debido a que la **población económicamente activa (PEA)** –que vive en los extremos de la ciudad– necesita un sistema de transporte masivo que los lleve hacia las zonas laborales.

*“Por ejemplo, en el tren se podría incorporar un vagón para que la gente suba su bicicleta. También podría integrarse una red de bicicletas públicas a lo largo de las estaciones y paraderos de todo el sistema de transporte para las personas que viven en distancias más alejadas”, agrega **Flórez** y advierte que todo ello formaría parte de una reforma del transporte en la capital, la cual tomaría casi 20 años.*

De ahí la importancia de realizar planes de movilidad en la ciudad para conocer dónde vive la gente y dónde trabaja, y establecer sus puntos de interés. Ese es un trabajo pendiente de la **ATU** y los municipios de Lima. **San Isidro** es uno de los pocos distritos que cuenta con un plan de movilidad.

Iniciativas de los distritos limeños

San Isidro cuenta con una red de poco más de 24 km de cicloavía que reconecta el distrito. Su plan integral tiene como meta 54 km de ciclovías y este año se contemplan ampliar esa red en 4 km. Igualmente, apuntan a contar con un sistema de bicicletas públicas 100% manejado por el municipio.

*“Cerca de 800.000 personas en promedio visitan o pasan por San Isidro para realizar alguna actividad económica, financiera, académica, entre otras. Más o menos el 75% de los viajes se hacen mediante transporte público, un 20% en transporte particular, y un 3% en bicicleta. Nuestra meta es, una vez terminadas las ciclovías, alcanzar el 10% de viajes a través de una movilidad sostenible que puede ser la bicicleta, el scooter o el patín”, revela el subgerente de Tránsito de la Municipalidad de San Isidro, **Pedro Calderón**.*

Por su parte, el alcalde de San Borja, **Alberto Tejada**, asevera que con la pandemia se ha reforzado la idea de transporte sostenible que tenían planeado. El plan de ciclorutas del distrito es de más de 50 km y están terminado la adaptación de estas vías. Inclusive, prevén ampliar el programa de bicicletas públicas para que puedan usarse también en otros distritos, por lo que están en conversaciones con la empresa Citibike.

“Tenemos una política de tratar de alentar a los ciclistas, sobretodo de brindarles seguridad. Asimismo, estamos

interesados en implementar parqueos electrónicos para que la gente deje sus bicicletas y use otros medios como el tren o el Metropolitano”, asegura el alcalde Tejada.

Por otro lado, garantizar la seguridad de los ciclistas y peatones también es importante. En ese sentido, los municipios de **San Isidro** y **San Borja** tienen ordenanzas que regulan el uso de scooters y antes del inicio de la pandemia ya habían empezado la fiscalización de este tipo de unidades.

Para **Pedro Calderón**, antes de la pandemia, en **San Isidro** existían empresas que daban el servicio de scooters de manera pública y se hacían unos 40.000 viajes al día, ahora ha descendido su uso debido a la coyuntura.

Dentro de plan de promoción de transporte sostenible este distrito tiene proyectado implementar el Urbanito San Isidro Express, el cual contará con buses 100% eléctricos con 50 pasajeros de capacidad para que los vecinos usen menos el auto en viajes cortos de menos de 3 km. La primera dotación de buses se daría fines de este año. Así, apuntan a destinar en promedio más de S/ 5 millones con la adquisición de dichos buses y la realización de las ciclovías restantes en 2020 y 2021.

En esa misma línea, **San Borja** implementó desde el año pasado el Urbanito Seguro que traslada gratuitamente a la gente desde alguna estación del tren eléctrico hasta las orillas de grandes avenidas. Pues el distrito cuenta con tres estaciones importantes y cada día llegan cerca de 120.000 personas, las cuales se trasladan hacia el centro financiero.

Si bien **San Borja** aún no posee un plan de movilidad, el alcalde Tejada sostiene que están en el proceso de empezar a levantar información al respecto a través de, por ejemplo, el uso del drones para ir midiendo el volumen de ciclistas en el distrito.

La **ATU** también planea implementar buses amigables con el medio ambiente. De acuerdo con la asesora de la Dirección de Asuntos Ambientales y Sociales de la **ATU**, **Claudia Ato**, en los próximos meses se realizarán reuniones con especialistas en el tema de energías limpias, como los buses eléctricos o a gas, para recoger la información de cuál es el bus patrón que Lima necesita y sea publicada en la norma del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que va a salir septiembre.

Mientras tanto, este mes se espera el reglamento para el chatarrero obligatorio de vehículos de transporte público con multas que superen su valor, esto con la finalidad de acabar con la impunidad, reducir los riesgos de accidentes, dar mayor seguridad a las personas y retirar buses que generan mucha contaminación.

Baiqa, prototipo de bicicleta

Una de las iniciativas de la **ATU** para promover el transporte sostenible es el prototipo de bicicleta llamado Baiqa. Esta es unisex, adaptable para todas las personas que midan entre 1,45 m y 1,80 m, de bajo costo y de gran rendimiento, posee asiento ergonómico, llanta de huella baja, aro 26, ejes de rodaje y

partes de aluminio, entre otras características.

Según **Claudia Ato** se empezará a implementar en instituciones públicas interesadas en promover la movilidad sostenible entre sus trabajadores, priorizando a quienes ganen menos y no tengan una bicicleta en su hogar.

“A través del Plan Institucional de Movilidad Individual Sostenible (Pimis) no pensamos vender Baiqa sino entregársela a las instituciones públicas para promover el uso de bicicletas entre su personal. Queremos que Pimis sea un manual entendible, amigable e interesante para su implementación y, una vez que se apruebe, calculamos que en octubre las primeras instituciones del Estado lo apliquen”, añade.