



Bogotá D.C., 20 octubre de 2023

## ¿Por qué la movilidad será uno de los retos más importantes del próximo alcalde?

- En el cuarto foro “Camine Le Contamos Bogotá”, Probogotá Región analiza los retos y soluciones en materia de movilidad.
- Andrés Escobar, exgerente de la Empresa Metro, Julia Rey, abogada experta en contratación, Darío Hidalgo, profesor universitario de transporte y logística y Eliana González, directora de la Fundación Mamacitas en bici, conversan sobre la gestión de los trancones, las estrategias para la adecuada inserción del Metro en la ciudad, la movilidad del cuidado, el estado de la malla vial y más.

La movilidad es el segundo tema que más preocupa a quienes habitan Bogotá y es uno de los retos más complejos que afrontará el nuevo alcalde. Por esta razón Probogotá Región realizó la cuarta sesión del foro Camine Le Contamos Bogotá, en el que se presenta un diagnóstico de la ciudad en esta materia, y de la mano de expertos, una serie de soluciones y análisis.

### Diagnóstico de la ciudad

En Bogotá se realizan 16 millones de viajes cada día. El 37 % se ven afectados por la mala calidad de la malla vial. En trancones los habitantes de Bogotá Región pierden 249 horas al año y diariamente los bogotanos gastan 1 hora 42 minutos en trancones.

“Tenemos una malla vial realmente deteriorada frente a la cual no hay una estrategia de gestión permanente para garantizar su mejora. Además, nos encontramos abordando una de las más grandes estrategias en materia de obras de infraestructura. La ciudad venía casi 20 años rezagada y tenemos obras en todos los niveles. No somos capaces de articular bien los planes de manejo de tránsito (PMT), con la movilidad y la calidad de vida de la ciudad, y estamos generando unas condiciones adicionales de inseguridad para la movilidad sostenible, principalmente peatones y bicicletas, pero inseguridad también asociada a la mayor demora en la congestión vehicular en algunos puntos particulares de la ciudad, donde la inseguridad por hurto en particular se ha visto principalmente acrecentada”, explicó Carolina Castillo, presidente de Probogotá Región.

En cuanto al sistema de transporte público masivo, no se ha logrado recuperar el número de validaciones en el sistema TransMilenio anteriores a la pandemia. “La caída está cercana a las 500.000 validaciones diarias. Sumado a ello tenemos una evasión del 28,5 % que acrecenta el hueco en el sistema de financiación del sistema de transporte público masivo o FET”, dijo Castillo. Se adiciona el déficit de 3.2 billones de pesos en el FET del 2023, el rezago del 68 % en la construcción en las troncales de Transmilenio y los retos de gestión e inserción urbana de las líneas del Metro.



“Tenemos ya la primera línea en construcción que tiene un avance del 26 % y que esperamos para el año 2028 podamos ponerla en operación. El desafío grande es lograr superar su capacidad de alimentación, tenemos un diseño para poder movilizar algo cercano al millón 40 mil personas, pero realmente la identificación en las zonas aledañas, a la primera línea, permitirá que en el inicio solamente pueda mover 520.000 personas. ¿Cómo densificamos y le sacamos el potencial a esa primera línea del Metro, cómo desarrollamos desde ya una cultura ciudadana y cómo vamos a resolver el tema de la tarifa?”, agregó la presidente del tanque de pensamiento.

### ***¿En qué radican los problemas de movilidad de Bogotá?***

Andrés Escobar, exgerente de la Empresa Metro, y Julia Rey, abogada experta en contratación estatal, coinciden en que la problemática de la capital del país radica en dos razones fundamentales. Una la densificación de la ciudad y dos en la falta de continuidad de las obras y planes de movilidad.

“La planeación y ejecución de los grandes proyectos de infraestructura no ha tenido la continuidad que hubiéramos deseado. Si los planes de expansión, no solo de transporte público masivo, sino en general de ciclorutas, de dotación de la ciudad, continuaran y no cada cuatro años nos reinventáramos la rueda, podríamos estar en una situación mucho más favorable, de calidad de vida, de continuidad y ejecución de los proyectos”, aseveró Julia Rey.

Por su parte, Andrés Escobar especificó que la densificación poblacional es a la vez una oportunidad y una restricción para el transporte público. “Es una oportunidad porque el transporte público eficiente tiene que tener clientes. Y una restricción porque hace difícil el desarrollo de la infraestructura. Y Bogotá, teniendo pocos corredores, no los ha desarrollado. El plan maestro que se trazó desde que se estructura Transmilenio contemplaba tener el triple de la longitud de vías, de troncales con carriles separados y especializados para el transporte público. Ese proyecto se quedó a una tercera parte del desarrollo”, aseguró.

### ***¿Qué pasa con el Corredor Verde de la Séptima?***

La carrera séptima es un eje histórico de la movilidad en Bogotá y al concentrar la mayor parte de la oferta de empleo y de servicios de la ciudad, tiene alta demanda de transporte.

“La séptima tiene que evolucionar a hacer un corredor que movilice más gente y tiene las posibilidades de hacerlo. El hecho de tener un corredor separado para el transporte público masivo de los automóviles y de los otros vehículos es lo que hace que puedan circular más rápido todos. La propuesta de la alcaldesa Claudia López, en esencia, responde técnicamente a las necesidades que tiene la ciudad y a las posibilidades que la carrera Séptima ofrece por ser un corredor tan largo y sus especificidades de ancho”, expresó Andrés Escobar.

Ahora, ante la reciente noticia de la extensión de plazo para su licitación porque no se presentaron propuestas para asumir la obra, Escobar propone corregir los elementos de riesgo que generaron la apatía de los constructores.



“Muchos ciudadanos tenemos dudas sobre cómo va a ser la operación en los tramos complejos, pero no podemos esperar que ningún proyecto de transporte nos guste a todos. Por esa razón es que Bogotá muchas veces no avanza, porque procuramos que con los proyectos estén a gusto del 100 % de los usuarios y eso no es viable en ninguna parte del mundo”, argumentó.

### ***Movilidad del cuidado***

La movilidad del cuidado hace referencia a la forma en que se transportan las personas cuidadoras en la ciudad: las personas que van con niños, adultos mayores, personas con discapacidad o neurodivergentes.

“Para esas personas es totalmente distinta la experiencia de movilidad. No es lo mismo cómo percibe una persona que está en el espectro autista, la movilidad. Los estímulos que hay, los sonidos, la cantidad de gente en Transmilenio pueden afectarlos”, señala Eliana González, directora de la Fundación Mamacitas en bici.

Añade que este es un concepto estudiado ampliamente y tiene en cuenta necesidades específicas de esta población. “Habla de cómo la intermodalidad también es una solución para las personas que se mueven en bicicleta y tiene que ir a diferentes puntos de la ciudad y tener estaciones para dejar la bicicleta, pero en lugares realmente seguros, es una solución. También habla de la cantidad de peso y de la cantidad de cosas que hacemos al día, y sobre todo habla de que nuestros recorridos como familias son más cortos en la ciudad, pero son más demorados en el sentido de que estamos haciendo paradas, que en el mercado, que para la cita médica, que para el colegio y finalmente el trabajo”, sostuvo González.

### ***Uso de la bicicleta***

La bicicleta se ha convertido en un medio de transporte clave para descongestionar la ciudad a bajo costo y de modo sostenible. En ese contexto, desde organizaciones como Mamacitas en bici se cuestiona la forma en que se han venido implementando medidas para los biciusuarios.

“La Alcaldía ha tenido un afán por mostrar a Bogotá como la capital mundial de la bicicleta, pero tenemos una ciclorutas en muy mal estado, llenas de huecos, lugares muy inseguros, muy oscuros, llenos de basura, en donde también hay mucha venta ambulante. Se vuelve muy difícil transitar. Además, nos ponen en conflicto con los peatones”, expresó Eliana González.

Agregó que hay medidas de mejoramiento como adecuaciones de los espacios y conversaciones con la comunidad. “En la medida en que se centren en mejorar la iluminación de los espacios, en hacer intervenciones artísticas también en los espacios y en hablar con las comunidades que utilizamos las ciclorutas, pues se hallan mejores soluciones. Hay también un afán por pintar más ciclorutas, porque a veces ni siquiera es que las creen, sino que cogen y pintan y pintan y pintan y las ponen en lugares en donde no se necesitan y donde no están siendo utilizadas”, afirmó.



### **¿Qué viene para la ciudad en materia de movilidad?**

Bogotá tiene aseguradas varias obras a futuro. “Tenemos un acuerdo con el gobierno nacional, con el gobierno de Cundinamarca y tenemos un decreto que es el decreto que rige la planeación de la ciudad, que habla de cinco líneas de metro, de siete cables, de 17 corredores verdes. Hay que encontrar cuáles son los proyectos que siguen y no inventarnos nuevos proyectos porque eso es lo que nos pasó durante un poco más de 10 años”, sentenció Darío Hidalgo.

Resaltó que ahora hay una institucionalidad regional que puede ayudar a tomar decisiones que salen del perímetro urbano de la ciudad de Bogotá y deben tomarse en conjunto con la región.

“Hay obras que se necesitan para que la ciudad región esté mejor conectada, sobre todo en el tema de accesos y de transporte público. Tenemos en construcción el Regiotram de Occidente, en construcción también la Calle 13, pero tenemos un gran cuello de botella en la calle 80 que hay que resolver tanto dentro como fuera de Bogotá. Está pendiente la conexión de la calle 63 también hacia el occidente, la avenida Mutis, que debe también tener continuidad en el occidente de Bogotá”, añadió.

Frente a la preocupación de Julia Rey por la falta de flota de Transmilenio para los nuevos corredores que entrarán en funcionamiento dijo que “es importante destacar que cuando hablamos de la infraestructura de transporte público se parte de la premisa que luego va a haber transporte público rodando sobre esa infraestructura y eso parece una obviedad, pero aparentemente no lo es. La flota para que opere la 68 tiene que pedirse más o menos un año antes, más la estructuración se demora otro año, entonces realmente el próximo año hay que adelantar la estructuración y licitación para que llegue la flota. La 68 tiene más o menos 16 km de extensión y no tiene ningún patio taller asociado. En ese sentido, no habría cómo ni traer flota, ni alistar esa flota para operar. Se va a dar un descalce importante porque va a estar primero la infraestructura troncal de las 68, que el lugar donde podamos alistar y traer los buses”.

Aún así, para Andrés Escobar con la entrada en funcionamiento del Metro se liberarán articulados y cupos. “Cuando el metro empieza a operar, se van a liberar buses en la Caracas. Uno de los beneficios es que Transmilenio vuelve a operar correctamente, vuelve a operar con unos volúmenes correspondientes asociados a la capacidad de sus estaciones, a que haya una menor frecuencia, una menor competencia de buses llegando a cada estación. La llegada del metro va a permitir que Transmilenio vuelva a operar como operó a los primeros cinco años, su época dorada y sea un servicio más cómodo y eso va a liberar unos buses que posiblemente deban reubicarse para atender en las horas picos, especialmente los nuevos proyectos que entran en servicio”.

En lo relacionado con el transporte zonal, los expertos advirtieron que está generando un déficit mayor a lo esperado. “Hoy en las troncales solo estamos moviendo cuatro pasajeros por cada kilómetro recorrido. Y nosotros movíamos un poco más de cinco, o sea, teníamos un 25 % más de productividad con el sistema que teníamos. Y en el zonal, es el gran hueco que nos armaron. Todo el mundo dice, lo malo es Transmilenio, cuando realmente en el zonal es donde está el principal componente del déficit y de la baja calidad del transporte público en su conjunto. Hay que gestionarlo mucho mejor. Las rutas son excesivamente largas, el tema de cómo se operan esos buses, muchos pasan pegados y otra vez



después hay un hueco grande entre ellos. Entonces hay un tema de gestión del día a día que tenemos que recuperar”, especificó Darío Hidalgo.

### ***Malla vial***

El 37 % de la malla vial urbana y hasta el 80 % de la malla rural en Bogotá es deficiente. Detrás del mal estado, hay una falta de gestión e inversión, según Hidalgo.

“Históricamente, no hemos asignado los recursos que se requieren para hacer el mantenimiento oportuno de nuestra malla vial. Estamos destinando el orden de 300 mil millones al año, cuando la necesidad es de más de dos billones. No solo participa el IDU, también la Unidad de Mantenimiento Vial tiene injerencia y las alcaldías locales. Nos quejamos mucho de los huecos, pero a la hora de los debates de asignación de presupuesto en el Consejo no se le asigna el presupuesto que se requiere”, señaló el docente universitario.

### ***Retos para el próximo alcalde de Bogotá***

Para Andrés Escobar, es fundamental que el siguiente gobernante de la ciudad inaugure el Metro. “Si el alcalde le pone el alma, si tecnifica la Secretaría de Movilidad y le pone gerencia a los planes de manejo de tráfico, va a poder inaugurar el metro Bogotá al final de su mandato en el año 2027. Pero no basta inaugurarlos. Tenemos que preocuparnos como ciudad por la integración de las líneas uno y línea dos del Metro”.

Por su parte, Julia Rey aseguró que la nueva administración debe trabajar hombro a hombro con la Empresa Metro y con las demás entidades distritales. “Se necesita gerencia, gerencia, gerencia y pequeñas apuestas en todo y de manera transversal. Se necesita alguien que tenga capacidad de interactuar con todas las entidades del servicio de transporte público, que tenga buenísimas relaciones con el IDU, con movilidad, con seguridad, con educación, con la Secretaría de Integración. Esa gerencia va a ser más importante que nunca en los próximos cuatro años”.

Para Darío Hidalgo es importante la solución del día a día de los cuellos de botella y también disminuir los siniestros viales. Para ello considera clave la gestión de la velocidad como principal instrumento, especialmente de los usuarios de motocicleta. “No podemos tener 600 muertos al año, uno solo no es aceptable”. Y finalmente, para Eliana González, las decisiones de la Alcaldía deben tener “enfoque diferencial, enfoque interseccional y enfoque de género en todos los tipos de movilidad”.

La quinta entrega de Camine Le Contamos Bogotá estudiará la situación fiscal de la ciudad. Al igual que las cuatro entregas anteriores, será transmitida por las redes sociales de Probogotá Región.

En este link puede ver el foro completo <https://bit.ly/46TzUEF>

Para información adicional puede comunicarse con Adriana Vivas al 310 5544142 o Camila Navarro Rivera al 3222327859.