



MESA EXPERTOS MOVILIDAD



Luis Guzmán

Juan Pablo Bocarejo

Germán Lleras

Carolina Álvarez

Erick Vergel

Felipe Mariño

Julia Rey

María Fernanda Ramírez

Moto vs. Metro ¿Cómo nos estamos moviendo en Bogotá?

Panorama

La movilidad en Bogotá enfrenta una tensión estructural entre el fortalecimiento del transporte público masivo y el crecimiento acelerado de la motocicleta como solución individual. Mientras la ciudad avanza en inversiones de gran escala como la Primera Línea del Metro (PLMB), la motocicleta se consolida como una respuesta adaptativa a la congestión, la incertidumbre en los tiempos de viaje y las limitaciones del sistema en zonas periféricas.

El crecimiento de este modo —con más de 551.500 motocicletas en 2024 y un aumento del 54,3% en nuevas licencias en un solo año— no responde únicamente a factores económicos, sino a condiciones funcionales, territoriales y subjetivas como la flexibilidad, el control del tiempo y la autonomía.

Este fenómeno genera impactos relevantes en seguridad vial, sostenibilidad financiera del transporte público y uso del espacio urbano. En paralelo, el Metro ofrece una solución con potencial de reorganizar la movilidad, pero su éxito dependerá de la capacidad de competir en experiencia, accesibilidad y confiabilidad.

El documento concluye que la relación entre motocicleta y transporte público no es de sustitución directa, sino de coexistencia y competencia por los mismos viajes, lo que exige una respuesta integral que combine infraestructura, regulación y transformación de la experiencia del usuario.

Bogotá enfrenta el reto de equilibrar el transporte público masivo con el auge de la motocicleta, buscando integrar infraestructura y experiencia para una movilidad urbana eficiente.

Bogotá enfrenta una reconfiguración profunda de su sistema de movilidad. La motocicleta ha dejado de ser un modo complementario para convertirse en una solución estructural, especialmente en territorios con menor conectividad y mayores restricciones en el acceso al transporte público.

En 2023, este modo representó 912.000 viajes diarios (6,5% del total), con una fuerte concentración en estratos 1, 2 y 3 (90,7%) y en localidades periféricas como Ciudad Bolívar, Bosa, Kennedy y Suba.

Su crecimiento se explica por tres factores clave:

- **Déficit de infraestructura en periferias**, que limita el acceso al sistema
- **Ventajas operativas**, como flexibilidad y desplazamientos puerta a puerta

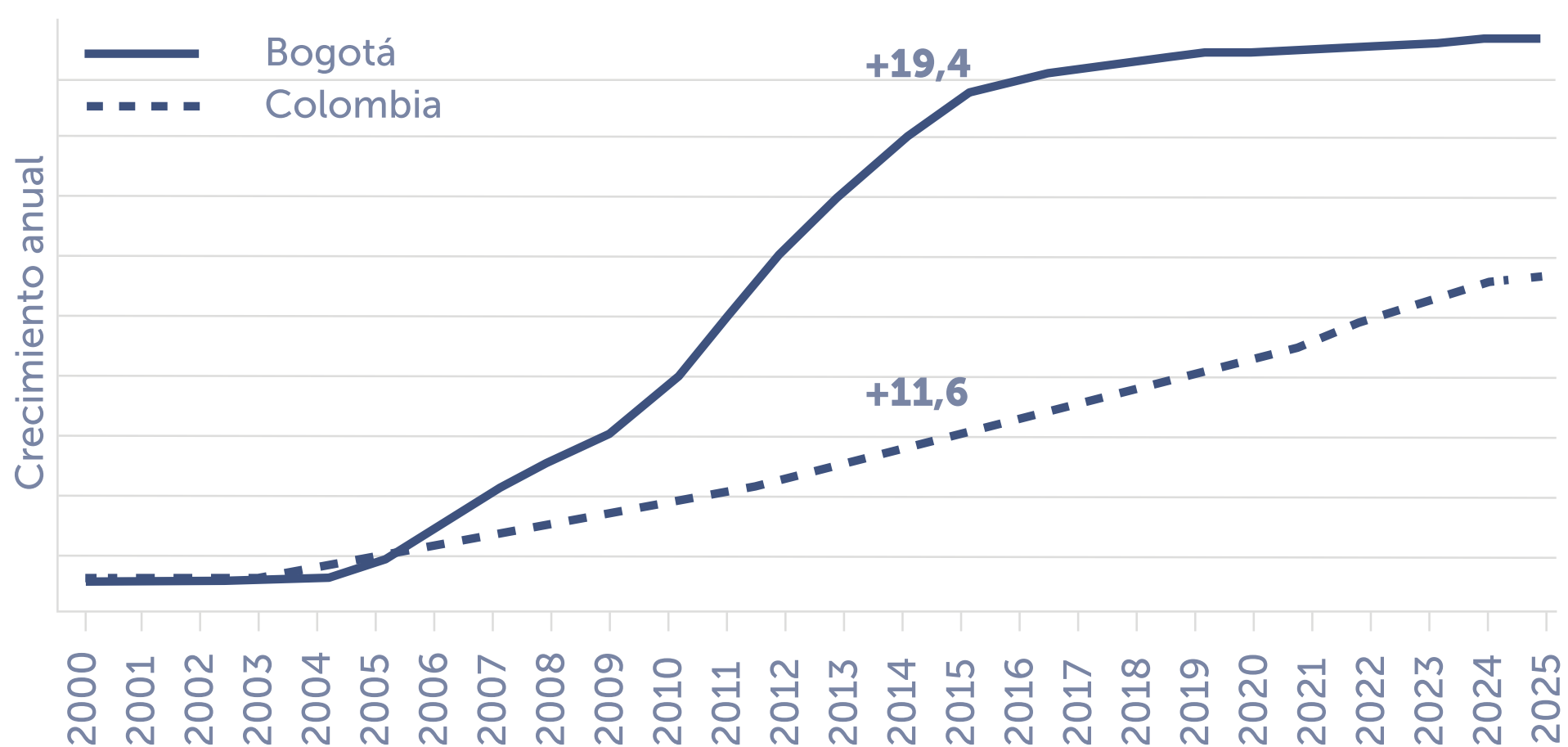
- **Dimensión subjetiva**, asociada a control, autonomía y hábito

Esto implica un punto crítico: la motocicleta no compete únicamente en tiempo o costo, sino en la capacidad de ofrecer control sobre el viaje.

En contraste, el Metro introduce una lógica de movilidad basada en economías de escala, alta capacidad y reducción significativa de tiempos. Sin embargo, la coincidencia territorial entre el trazado del metro y las zonas de alto uso de la motocicleta no garantiza una migración automática de usuarios.

Muchos viajes asociados a la moto —especialmente aquellos vinculados a dinámicas laborales flexibles o trayectorias complejas— difícilmente serán reemplazados por el sistema masivo. En este sentido, la ciudad no enfrenta una competencia estructural entre dos formas de resolver la movilidad.

Figura 1. Crecimiento anual de la flota de motocicletas



La gráfica muestra un crecimiento exponencial del parque de motocicletas en Bogotá, con un aumento de diecinueve veces desde el año 2000 y más de 551.500 unidades en 2024.

Este comportamiento evidencia que la motocicleta se ha consolidado como una solución de movilidad altamente adaptable frente a contextos de congestión e incertidumbre. Su crecimiento no es marginal, sino estructural, y refleja la capacidad de los ciudadanos para resolver sus necesidades de movilidad de forma rápida frente a las limitaciones del sistema.

Más allá de su evolución cuantitativa, la gráfica revela una tensión de fondo: mientras el transporte público se expande de manera progresiva y planificada, la motocicleta crece de forma acelerada y descentralizada, configurando una competencia directa por los mismos viajes.

Recomendaciones

1. Priorizar la experiencia del usuario

El éxito del transporte público no dependerá únicamente de su infraestructura, sino de su capacidad de ofrecer una experiencia confiable y predecible. Hoy, muchos usuarios perciben el sistema como incierto, especialmente en tiempos de espera y transbordos.

Reducir esa incertidumbre es clave. Esto implica mejorar frecuencias, simplificar los intercambios entre modos y facilitar el acceso al sistema. También supone intervenir los entornos, especialmente en zonas periféricas donde el acceso es más complejo.

La experiencia del usuario es, en la práctica, el principal factor de competencia frente a la motocicleta.

2. Nivelar las condiciones de competencia modal

El crecimiento de la motocicleta ha estado favorecido por condiciones regulatorias débiles. En muchos casos, su operación es más flexible no por diseño, sino por falta de control efectivo.

Esto se refleja en el uso del espacio público, el cumplimiento de normas y la baja fiscalización de comportamientos de riesgo. A esto se suman prácticas informales que compiten directamente con el transporte público.

Sin una intervención sobre estas condiciones, el sistema masivo continuará en desventaja. Nivelar el campo de juego es tan importante como mejorar la oferta.

3. Integrar la seguridad vial como eje central

La motocicleta concentra una alta proporción de la siniestralidad vial. Sus efectos no son individuales, sino que impactan a peatones, ciclistas y al sistema de salud.

Este fenómeno exige una respuesta estructural. No se trata solo de control, sino de mejorar infraestructura, intervenir zonas críticas y focalizar acciones en los factores de riesgo.

Reducir la siniestralidad no solo salva vidas, también disminuye costos sociales y mejora la percepción general del sistema de movilidad.

4. Construir confianza a través de la comunicación

La elección modal depende también de percepciones y hábitos. Cuando el transporte público se percibe como poco confiable, los usuarios buscan alternativas, incluso si son más costosas o riesgosas.

Por ello, la comunicación debe centrarse en resultados verificables y en reducir la incertidumbre del usuario. Es clave presentar el sistema como una solución completa, desde el origen hasta el destino.