MESA EXPERTOS MOVILIDAD

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

Germán Lleras

Juan Pablo Bocarejo

Luis Ángel Guzmán

ProBogotá

Fundación para el progreso de la región

Colaboradores

Alexander Reyes

Carolina Álvarez

Darío Hidalgo

Erick Vergel

Felipe Mariño

Julia Rey

María Fernanda Ramírez

Resumen
(abstract)

Este artículo analiza la creciente tensión entre el uso de la motocicleta y la consolidación del transporte público masivo en Bogotá, tomando como caso de estudio la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB). A partir de datos de movilidad, seguridad vial y literatura reciente sobre comportamiento modal, el documento argumenta que el crecimiento de la motocicleta responde no solo a factores económicos o de tiempo de viaje, sino también a dinámicas territoriales, laborales y perceptuales asociadas con autonomía, flexibilidad y control sobre el desplazamiento cotidiano. El estudio muestra que tanto la motocicleta como el metro compiten por los mismos corredores y perfiles sociales, especialmente en sectores periféricos y de ingresos bajos y medios, configurando un escenario de coexistencia y competencia modal más que de sustitución directa. Asimismo, examina los costos sociales y fiscales asociados a la siniestralidad vial y plantea recomendaciones orientadas a fortalecer la experiencia del usuario, la integración multimodal, la seguridad vial y las estrategias de comunicación pública para consolidar un modelo de movilidad más sostenible, seguro y eficiente para Bogotá.

1. Introducción

La movilidad en Bogotá atraviesa un punto de inflexión. Mientras avanza en consolidar el transporte público como eje de la movilidad urbana con proyectos férreos y sistemas masivos de alta capacidad, el uso de la motocicleta sigue en aumento; su elección como alternativa de movilidad responde a complejas dinámicas económicas y sociales .

La ciudad ha operado en un contexto de congestión persistente. En horas pico, la velocidad promedio de circulación ronda los 19 km/h y un trayecto de 10 km puede tomar más de 30 minutos en condiciones normales de tráfico. Este entorno congestionado e incertidumbre en los tiempos de viaje han generado incentivos claros hacia soluciones individuales que ofrecen mayor flexibilidad operativa y una reducción de los tiempos efectivos de desplazamiento, lo que está impactando el sistema de movilidad de la ciudad.

En 2024, Bogotá registró más de medio millón de motos matriculadas y un incremento superior al 50% en la expedición de licencias de conducción para motos entre 2023 y 2024. Este modo de transporte se ha consolidado en el imaginario común como una respuesta asequible a las necesidades de transporte. Su uso incide de manera significativa en la distribución de viajes, congestión, la ocupación del espacio vial, la contaminación y la exposición al riesgo. No se trata únicamente de una preferencia modal, sino de un fenómeno con implicaciones económicas, territoriales y sociales como el hábito, afinidad con el modo, herramienta de trabajo y percepciones negativas del espacio público.

La apuesta por infraestructura de transporte público de alta calidad y capacidad busca reorganizar la demanda, concentrar viajes bajo economías de escala y efectos de largo plazo sobre productividad y ordenamiento, como en la Primera Línea del Metro (PLMB). La coexistencia de ambos procesos plantea preguntas de fondo sobre eficiencia espacial, sostenibilidad fiscal, seguridad vial y transición ambiental.

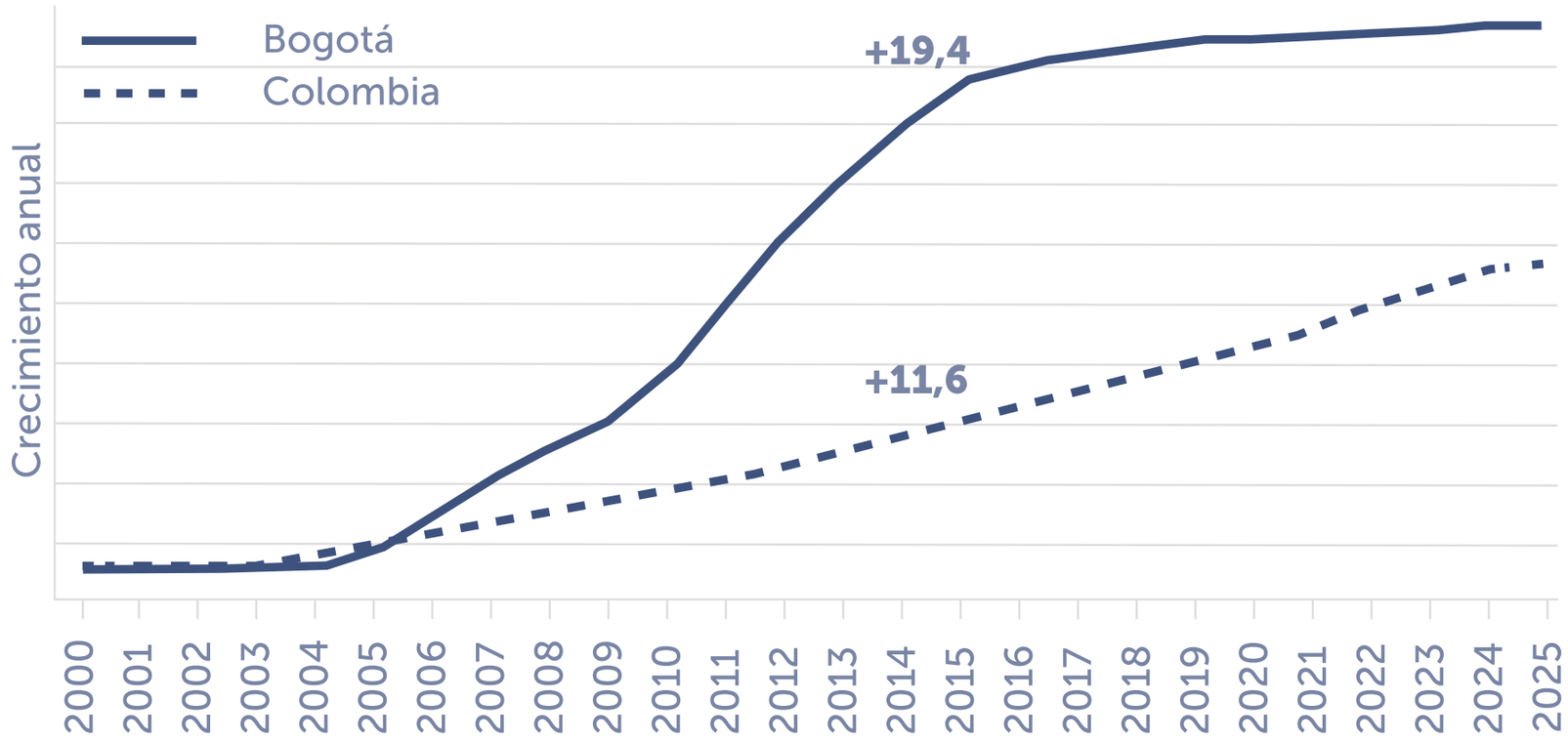
Moto vs. Metro no es únicamente un contraste entre transporte individual y masivo, es una discusión sobre eficiencia, distribución de riesgos, salud pública y sostenibilidad financiera del sistema de movilidad. Este documento compara de manera estructurada cómo cada modo incide en la productividad urbana y en el ordenamiento territorial, con el fin de evaluar y proponer estrategias para un modelo de transporte público eficiente y sostenible.

2. Radiografía modal

2.1. Dos lógicas de movilidad que coexisten y generan tensiones

En 2024, la ciudad registró 551.500 motocicletas matriculadas, lo que representa un crecimiento de diecinueve veces frente al año 2000. Además, en el mismo año, se expidieron 153.715 nuevas licencias de conducción para motocicletas, frente a 99.647 en 2023, un incremento del 54,3 % en tan solo un año[1].

Figura 1. Crecimiento anual de la flota de motocicletas



Fuente: Guzmán y colaboradores (2025)

2.2. ¿Qué pasa en Bogotá?

Durante la última década, la moto ha adquirido un rol cada vez más importante en la movilidad de Bogotá, el cual es evidente con el aumento de la flota. Con base en la encuesta de movilidad de 2023, existen alrededor de 62 motos por cada 1.000 habitantes en Bogotá, sin contar las que circulan en la ciudad pero están matriculadas en otro municipio. Entre 2011 y 2019 la flota de motos en Bogotá se duplicó, el 13 % de los hogares tiene al menos una moto[2] y fuera del hogar también pueden acceder a ella como dotación de trabajo.

---

1 Guzman, Cantillo-García, Criado, Bisi, Vecino-Ortiz and Bachani (2026). Individual gain, societal pain: When personal mobility solutions become public problems. Journal of Transport & Health, 48, 102252. https://doi.org/10.1016/j.jth.2025.102252 p.2-5. p.10-11

2 Guzman, Cantillo-García, Criado, Bisi, Vecino-Ortiz and Bachani (2026). Individual gain, societal pain: When personal mobility solutions become public problems. Journal of Transport & Health, 48, 102252. https://doi.org/10.1016/j.jth.2025.102252 p.2-5

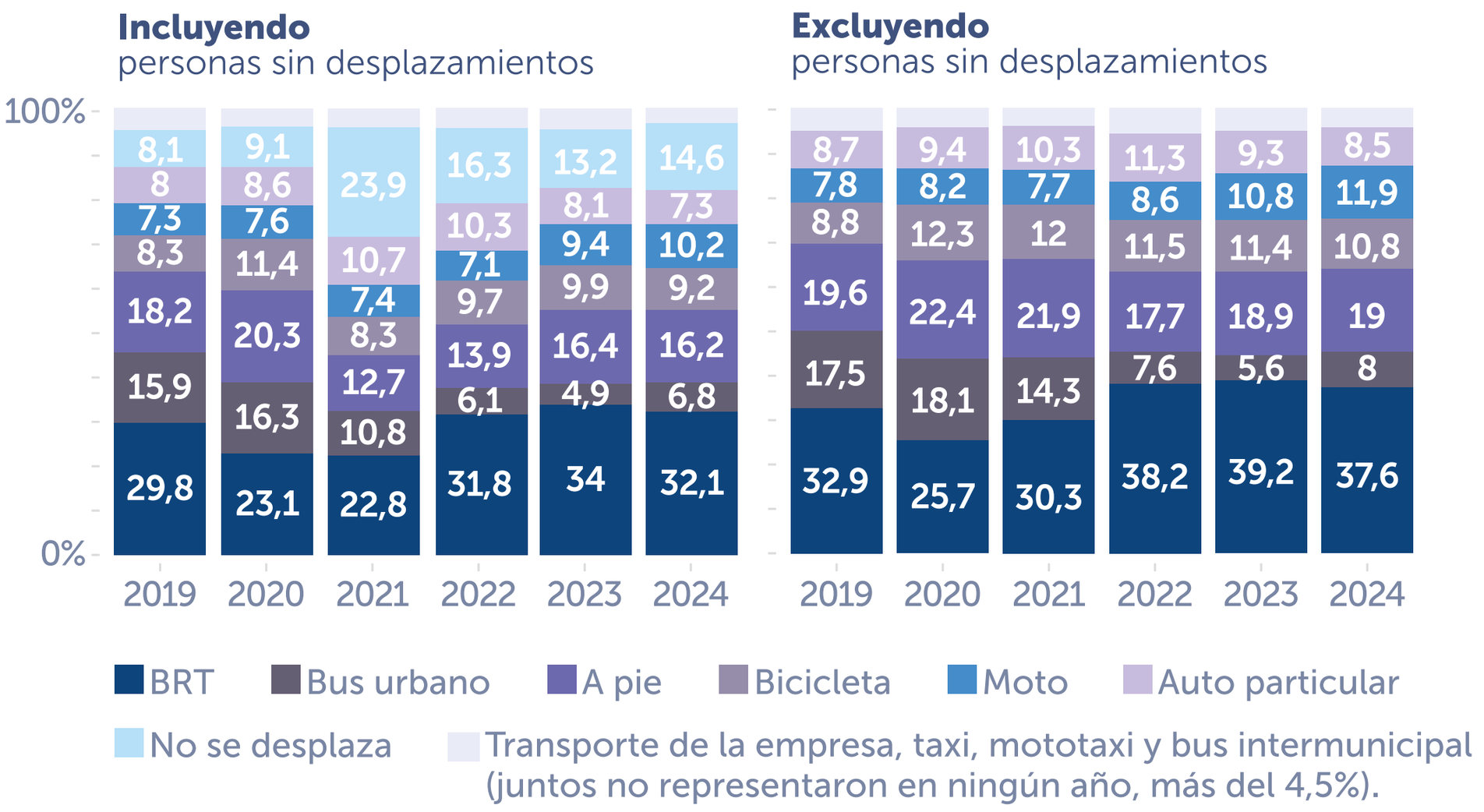
Al mismo tiempo, la ciudad avanza con grandes esfuerzos financieros para consolidar una red de transporte público de mayor capacidad, calidad y cobertura: la PLMB, nuevas troncales TM, cables, trenes regionales y buses más modernos. Esta situación abre una pregunta estratégica: **¿Cómo asegurar la sostenibilidad de la inversión en transporte público con la retención y/o captación de usuarios, cuando la moto está compitiendo por los mismos viajes?**

Más allá de variables como el tiempo de viaje o el costo, la moto ofrece atributos como el control y la libertad que muchos usuarios no encuentran en el transporte público. En una ciudad congestionada, ese control se vuelve un atributo poderoso, ya que reduce la incertidumbre y hace que el tiempo se sienta más manejable. La literatura reciente sobre el valor subjetivo de la moto enfatiza que las decisiones de uso no son solo instrumentales, es decir, ahorros de tiempo y dinero, sino que intervienen motivaciones afectivas y psicosociales como el disfrute, la identidad, las normas sociales y el hábito. Entender el papel de la moto en Bogotá no solo implica analizar su crecimiento, sino reconocer las condiciones sociales y perceptuales que han facilitado su consolidación.

¿Quién se mueve en moto y quién se moverá en metro?

La comparación entre el uso de la motocicleta y la demanda proyectada de la PLMB muestra que ambos modos responden, en gran medida, a las mismas geografías sociales de la ciudad, aunque desde lógicas distintas de movilidad y apropiación del territorio.

Figura 2. Distribución modal con y sin desplazamientos en Bogotá (2018 - 2024)

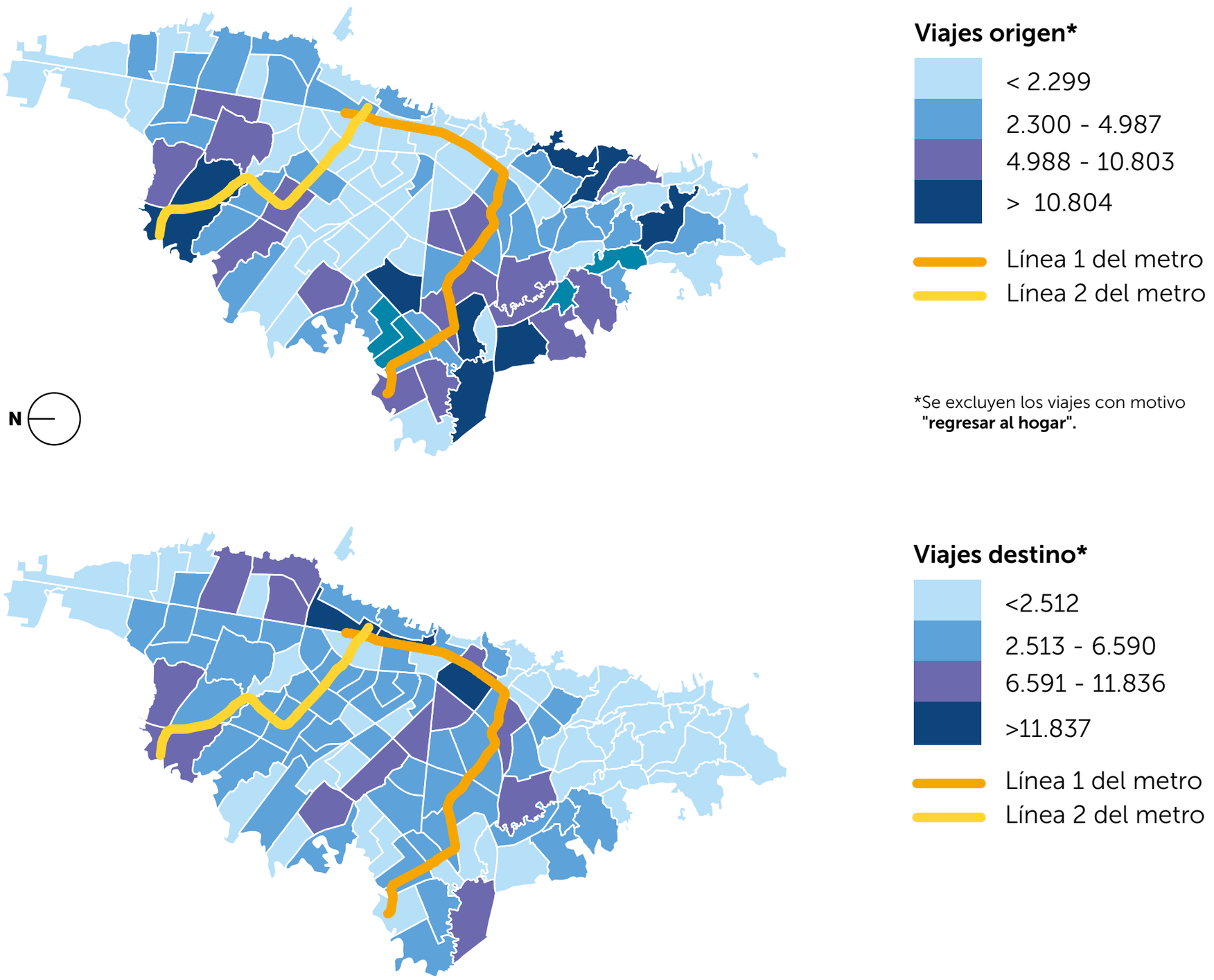


Fuente: Procesamiento de datos de la Grans Encuesta Integrada de Hogares (DANE, 2024.

En 2023, las motocicletas reportaron 912.000 viajes diarios, equivalentes al 6,5% de la demanda diaria total y al 9,3 % de los pasajeros-kilómetro en Bogotá. La duración promedio de estos desplazamientos es de unos 50 minutos para una longitud de 10,4 km, cuyos viajes se concentran en las localidades de Ciudad Bolívar, Bosa, Kennedy y Suba. Esta situación se replica en municipios cercanos especialmente en Soacha, integrada en términos funcionales de movilidad con Bogotá y que añade un número no menor de motociclistas a los flujos de la ciudad.

El 90,7 % de estos viajes se originan en zonas de estratos socioeconómicos 1, 2 y 3, consolidándose como la solución de movilidad de los barrios con bajos niveles de conectividad[3].

Figura 3. Viajes diarios origen y destino en motocicleta según la Encuesta de Movilidad 2023



Fuente: Encuesta de Movilidad 2023 de Bogotá - Región

3 Guzman, Cantillo-García, Criado, Bisi, Vecino-Ortiz and Bachani (2026). Individual gain, societal pain: When personal mobility solutions become public problems. Journal of Transport & Health, 48, 102252. https://doi.org/10.1016/j.jth.2025.102252 p.10-11

El trazado de la PLMB atravesará 78 barrios en nueve localidades y beneficiará a más de tres millones de habitantes, en respuesta a las necesidades de movilidad de estos barrios. Más allá de sus especificaciones técnicas (capacidad de hasta 72.000 pasajeros por hora por sentido, trenes de aproximadamente 1.800 pasajeros y velocidades promedio cercanas a 43 km/h), el sistema plantea una transformación, al reducir trayectos que hoy superan una hora a recorridos estimados entre 25 y 30 minutos en corredores clave como Bosa–Calle 72[4]. Esta coincidencia territorial sugiere un potencial de captación de nuevos usuarios que hoy se movilizan en motocicleta; sin embargo, no implica automáticamente una sustitución modal.

Comprender esta relación exige ir más allá de la infraestructura y atender los factores sociales que explican el incremento del uso de la motocicleta en la ciudad. Investigaciones recientes, centradas en Bogotá, coinciden en que el incremento de uso no corresponde exclusivamente a variables económicas o de tiempo de viaje, sino a un entramado de condiciones laborales, territoriales y perceptuales que estructuran las decisiones cotidianas de movilidad. El trabajo de Santiago Mesa García[5] y análisis posteriores desarrollados por el Grupo SUR de la Universidad de los Andes, muestran que la motocicleta se consolida especialmente en contextos donde el transporte público resulta insuficiente para garantizar acceso oportuno al empleo, a redes de cuidado o a actividades productivas. Este fenómeno puede leerse a partir de tres componentes:

1. **Infraestructura en periferias urbanas y mercado laboral:** La motocicleta permite conectar territorios con baja oferta vial y de servicios de transporte, especialmente en desplazamientos del hogar al trabajo. Situación más evidente cuando las personas cuentan con jornadas extendidas, turnos nocturnos o deben moverse por la ciudad por razones laborales.

2. **Funcionalidad y desempeño del modo:** La flexibilidad de elegir rutas y horarios, la capacidad de desplazamiento puerta a puerta sin depender de transbordos y un mayor control sobre el tiempo de viaje. Esto permite ajustar los recorridos a las necesidades diarias y reducir los tiempos de desplazamiento.

3. **Simbolismo y afectividad:** La autonomía, independencia, así como la identidad que se construye en torno al uso de la motocicleta; a lo cual se suma una percepción de eficiencia frente a otras alternativas no sólo en términos de tiempos, sino también en el tipo de desplazamiento.

Las investigaciones han enfocado especialmente este último componente, indicando que la adopción de soluciones de movilidad individual no puede explicarse únicamente desde la eficiencia, sino desde el valor subjetivo que las personas asignan a la posibilidad de gestionar su propio tiempo y sus trayectorias cotidianas. En esa línea, advierten que la mayoría de los motociclistas fueron usuarios del transporte público y migraron, buscando mejores condiciones de

4 Empresa Metro de Bogotá S.A., Tramo 1 de la Primera Línea del Metro para Bogotá (PLMB): Hoja de términos. Anexo 1 (Bogotá D.C., 3 de abril de 2018). p.21

5 Mesa-Garcia, Santiago & Rodriguez-Valencia, Alvaro & Ortúzar, Juan de Dios & Lleras, Germán, 2026. "Motorcycle ownership and use in Bogotá, Colombia: Unveiling novel factors through a hybrid modelling approach," Transportation Research Part A: Policy and Practice, Elsevier, vol. 205(C).

viaje y mayor control sobre sus desplazamientos. Es decir que en su decisión de escoger modo de transporte intervienen variables asociadas a la experiencia acumulada, la confianza en el sistema y la experiencia del servicio.

De hecho, la evidencia sugiere que mejorar únicamente los tiempos del transporte público no es suficiente para revertir la tendencia. El vínculo con la motocicleta se construye también desde la funcionalidad laboral, especialmente en quienes la utilizan como herramienta de trabajo, y desde dimensiones identitarias, más presentes en segmentos jóvenes. No existe, por tanto, un "usuario tipo": la dependencia del vehículo varía según el rol que cumple en la vida cotidiana y el tipo de oportunidades que habilita[6].

En este contexto, la coincidencia territorial entre la PLMB y las zonas de alto uso de la moto no debe interpretarse como un reemplazo directo entre modos, sino como la apertura de un escenario de coexistencia y competencia modal. Es probable que el sistema metro capte parte de la demanda actual de motocicletas en corredores específicos, especialmente en viajes recurrentes de larga distancia; sin embargo, aquellos desplazamientos asociados a flexibilidad laboral, múltiples paradas o trayectorias irregulares difícilmente migrarán.

La pregunta sobre **¿quién se mueve hoy en moto y quién se moverá en metro?** no se resuelve únicamente desde la oferta de infraestructura, sino desde la interacción entre condiciones territoriales, trayectorias sociales y percepciones sobre la movilidad urbana. La relación entre ambos modos no será de sustitución plena, sino de reconfiguración del sistema de movilidad y de los perfiles de sus usuarios.

2.3. Seguridad vial y costos sociales

El crecimiento acelerado del parque de motocicletas en Colombia ha tenido efectos directos sobre la estructura de la siniestralidad vial. A nivel global, los motociclistas representan aproximadamente el 30% de las muertes por siniestros de tránsito. En el contexto nacional, la situación es aún más crítica: el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, indicó que en el 2024 el 60% de las víctimas fatales eran motociclistas, con un promedio de 14 fallecimientos diarios[7].

6 Guzman, Cantillo-García, Criado, Bisi, Vecino-Ortiz and Bachani (2026). Individual gain, societal pain: When personal mobility solutions become public problems. Journal of Transport & Health, 48, 102252. https://doi.org/10.1016/j.jth.2025.102252

7 Darío Hidalgo, "Motos y velocidad: los principales retos para la seguridad vial," La Silla Vacía, junio 2, 2025.

Figura 4. Víctimas por actor vial

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Peatón	1.719	1.539	1.660	1.128	1.566	1.799	1.772	1.827
Sin información	319	559	214	336	47	44	8	3
Usuario de bicicleta	361	388	414	433	471	453	448	408
Usuario de moto	3.234	3.126	3.455	2.908	4.312	4.914	5.213	5.096
Usuario de otros	26	23	47	37	31	65	43	27
Usuario de V. Individual	514	559	554	390	565	632	601	605
Usuario T. Carga	146	184	188	138	182	219	202	179
Usuario T. Pasajeros	171	98	101	88	96	138	118	126

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Social, 2025.

Sin embargo, el impacto de las motocicletas en la seguridad vial no se limita a la afectación de sus propios conductores. En 2025, las motocicletas también estuvieron involucradas de manera predominante en la muerte de otros actores vulnerables: a nivel nacional, 635 peatones y 78 ciclistas fallecieron en siniestros provocados por colisiones con motocicletas. El riesgo asociado a este modo es sistémico y afecta a distintos usuarios de la vía.

En Bogotá, la siniestralidad asociada a motocicletas presenta una marcada concentración territorial en zonas de ingresos bajos y medio-bajos. El análisis realizado por World Resources Institute (WRI) evidencia que la mayoría de los puntos críticos de víctimas motociclistas se ubican en áreas periféricas con mayores niveles de vulnerabilidad socioeconómica. Esta distribución no es aleatoria: refleja desigualdades estructurales en la calidad de la infraestructura vial y del entorno urbano[8].

Dentro de los factores más recurrentes que contribuyen a la siniestralidad de motociclistas en Bogotá están incluidos: inexperiencia en la conducción; amplias vías urbanas con elevados flujos de vehículos que incitan al exceso de velocidad y a arriesgadas maniobras de adelantamiento; falta de delimitación de la vía y bajo mantenimiento de la infraestructura[9]. Además, existe evidencia que muestra que existe un mayor riesgo de estar involucrado en un siniestro vial en hombres y entre motociclistas[10].

8 S. López et al., Motorcycle Safety and Urban Road Infrastructure (World Resources Institute, 2025). p.17.

9 Jimenez A., Bocarejo JP, Zarama R, Yerpez J., 2014, A case study analysis to examine motorcycle crashes in Bogota, Colombia, Journal of Safety Research, Volume 52, February 2015, pp 29–38.

10 S. López et al., Motorcycle Safety and Urban Road Infrastructure (World Resources Institute, 2025). p.17

2.4. De la movilidad individual a la movilidad sostenible

La entrada en operación de la Primera Línea del Metro (PLMB) abre una oportunidad única para reconfigurar los patrones de movilidad, pero también plantea un desafío estructural: **el sistema sólo podrá captar viajes hoy realizados en moto si mejora la experiencia del usuario, el acceso al sistema es seguro, directo y cómodo.** Es decir, el cambio modal no dependerá únicamente del desempeño del sistema, sino de la calidad urbana del entorno inmediato a cada estación y de su capacidad de conexión y alimentación con los barrios circundantes.

Evidencia internacional muestra que la intención de cambiar hacia el transporte público depende de factores como **la confiabilidad, el ahorro de tiempo, la comodidad y la conveniencia del servicio.** También se ha señalado que promover actitudes favorables hacia el transporte público es clave para incentivar el cambio modal entre usuarios de transporte privado, especialmente motociclistas[11].

En este caso, resulta clave observar la relación entre el corredor de la PLMB y las condiciones actuales de accesibilidad urbana. El índice de caminabilidad[12] construido para las áreas de influencia de las estaciones de la PLMB muestra contrastes significativos: mientras algunos nodos presentan condiciones favorables de conectividad peatonal y proximidad, particularmente en el norte y oriente de la ciudad, otros evidencian barreras físicas, déficits de infraestructura y recorridos indirectos (suroccidente) que hoy incentivan el uso de la motocicleta como alternativa más práctica.

La dimensión urbana del cambio modal.

La capacidad de la PLMB para generar condiciones para elecciones de viaje más sostenibles dependerá menos de la infraestructura en sí misma y más de su articulación con instrumentos de gestión como las AIM (Áreas de Integración Multimodal) y los PRUMS (Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible)[13]. Estos mecanismos permiten organizar la integración modal, priorizar la accesibilidad territorial y orientar la gestión de la demanda, elementos críticos en una ciudad como Bogotá, donde, como se ha demostrado a lo largo de este documento, la moto opera como solución de última milla y ahorro de tiempo.

---

11 Javid, citado en Nguyen et al., Unveiling the Drivers of Modal Switch from Motorcycles to Public Transport in Southeast Asia, 2024.

12 Guzman, Arellana, Castro, W. F. (2022). Desirable streets for pedestrians: Using a street-level index to assess walkability. Transportation Research Part D: Transport and Environment, 111, 103462. https://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103462

13 Secretaría Distrital de Planeación, Ondas Metropolitanas, una apuesta que mejorará los entornos de las estaciones del Metro y TransMilenio (2026).

3. Propuestas

Recomendaciones para incentivar el uso del transporte público

Las siguientes recomendaciones parten del deseo de consolidar un modelo de movilidad soportado en el transporte público, soportadas en tres conclusiones relevantes:

1. **La elevada siniestralidad**, los altos índices de mortalidad y afectaciones temporales y permanentes que resultan de siniestros en donde las motocicletas son al menos uno de los actores involucrados.

2. **La sostenibilidad financiera del sistema de transporte público depende de cuántas personas lo utilizan.** En este contexto los usuarios de las motos representan un grupo potencial de usuarios a ser atraídos al metro y las troncales.

3. La relación entre motocicleta y transporte público es de **competencia por los mismos viajes en condiciones estructuralmente desiguales.**

En este contexto, consolidar el transporte público como eje del sistema requiere intervenir simultáneamente en la experiencia del usuario, las condiciones de competencia modal y los factores de confianza que determinan la elección de viaje.

Una apuesta por la experiencia de viaje

La capacidad del sistema para captar y retener usuarios no dependerá únicamente de la entrada en operación de grandes proyectos, sino de su desempeño en los puntos donde hoy presenta mayores debilidades.

En particular, la periferia urbana concentra condiciones de baja cobertura, mayores tiempos de espera, transbordos y entornos urbanos poco favorables para el acceso al sistema. En estos contextos, la motocicleta no solo aparece como una alternativa atractiva, sino como una solución predecible frente a la incertidumbre del transporte público.

En este análisis, la experiencia del viaje tampoco es neutra entre usuarios. Para las mujeres, factores como la seguridad en accesos, tiempos de espera y condiciones dentro del vehículo tienen un peso determinante en la elección modal, dado el mayor riesgo percibido en trayectos fragmentados o entornos inseguros. En este contexto, mejorar la experiencia del sistema implica incorporar de manera explícita estas condiciones, no solo como un componente operativo, sino como un determinante de su capacidad para atraer y retener usuarias.

Por ello, el fortalecimiento del sistema debe centrarse en reducir la incertidumbre del viaje: mejorar la frecuencia en horas pico, garantizar transbordos simples y confiables, facilitar el acceso al sistema de recaudo y desarrollar soluciones efectivas de última milla. Esto incluye la ampliación del SITP zonal y de alimentación, la integración con redes de ciclorrutas y el mejoramiento de la infraestructura peatonal bajo principios de accesibilidad y continuidad. Asimismo, este fortalecimiento debe incorporar de manera explícita condiciones de seguridad en accesos, estaciones y entornos de espera, mediante iluminación adecuada, presencia institucional y recorridos peatonales protegidos, de forma que el sistema reduzca riesgos percibidos y amplíe su capacidad de atraer y retener usuarios.

La evidencia sugiere que, cuando el transporte público se percibe como inconsistente o difícil de usar, los usuarios migran hacia soluciones individuales incluso si estas implican mayores costos económicos o riesgos. En ese sentido, la competitividad del sistema no se define en su capacidad máxima, sino en la calidad de la experiencia cotidiana del usuario.

Igualar las reglas de juego entre la moto y el transporte público

El crecimiento de la motocicleta no ocurre en un vacío regulatorio, sino en un entorno donde las condiciones de uso del espacio público y de operación del modo han favorecido su expansión sin una gestión proporcional de sus impactos negativos.

Prácticas como el parqueo en vía sin control, la ocupación de andenes y ciclorrutas, desobediencia de normas de tránsito, así como la baja fiscalización en comportamientos de riesgo, han permitido que la motocicleta gane eficiencia operativa en el uso del espacio urbano. A esto se suma la expansión de modalidades informales como el moto-taxismo, que introducen dinámicas de competencia directa con el transporte público sin cumplir las mismas reglas e incentivando conductas aún más riesgosas.

En este contexto, la política pública no puede limitarse a mejorar la oferta del transporte público. Es necesario intervenir en las condiciones de competencia modal mediante estrategias consistentes de gestión de la demanda y así nivelar el campo de juego. Esto incluye el control efectivo del uso del espacio público, la fiscalización continua y la evaluación de medidas como esquemas de restricción o ajustes en los costos de uso del vehículo, como el pico y placa para motos (incluso en su versión “solidario”), particularmente a motos matriculadas fuera de la ciudad o el aumento del SOAT.

Sin una intervención sobre estas condiciones, el sistema de transporte público compite en desventaja, y la motocicleta continuará capturando viajes estructurales que son críticos para la sostenibilidad del sistema.

Invertir en seguridad vial para contener los costos asociados a la siniestralidad

El crecimiento de la motocicleta tiene implicaciones que trascienden la movilidad individual y se expresan en costos sociales, fiscales y de salud pública.

La alta participación de motociclistas en la siniestralidad vial, tanto en heridos como en fatalidades, así como su involucramiento en incidentes que afectan a otros actores vulnerables, evidencia que el riesgo asociado a este modo no es individual, sino sistémico. Este fenómeno genera presiones significativas sobre el sistema de salud, los servicios de emergencia y la capacidad institucional de respuesta.

En este sentido, la seguridad vial no puede ser tratada como un componente complementario de la política de movilidad. Debe ser un eje estructural que oriente decisiones de infraestructura, regulación y control.

Reducir la siniestralidad no solo salva vidas, sino que disminuye costos públicos y mejora la percepción de seguridad en el sistema, lo cual incide directamente en la elección modal. Ignorar esta dimensión implica trasladar de manera creciente los costos de la movilidad individual al conjunto de la ciudad. Las muertes asociadas a la moto perpetúan la trampa de la pobreza en muchas familias colombianas.

Comunicación, el activo que define la elección modal

La comunicación es un tema común cuando hablamos tanto del transporte público como de las motos; en la medida en que incide en la percepción de calidad, la confianza del usuario y en la decisión de qué modo usar.

Para que el transporte público sea una alternativa atractiva por encima de la moto, Bogotá necesita una estrategia de comunicación que vaya más allá de un eslogan. La comunicación debe ser parte de una política de confianza: mostrar resultados verificables, reducir incertidumbre y transformar percepciones a partir de experiencias concretas.

La comunicación debe estar sustentada en dos aspectos. Es necesario **profundizar en el conocimiento de las personas y los viajes que prefieren o son cautivos del transporte público y los que usan la motocicleta.** Estos datos son cambiantes y deben monitorearse de forma frecuente y deseablemente permanente. El monitoreo del usuario y sus necesidades (mercado) es fundamental para competir con otros modos. En segundo lugar, **profundizar en el diseño basado en la experiencia del usuario,** que no necesariamente corresponde al diseño de la infraestructura, sino que integra factores de comunicación, influencia, percepción, seguridad y confianza.

La evidencia sobre el uso de la motocicleta muestra que las decisiones no dependen solo de tiempos y costos, sino también de percepciones y hábitos. Cuando el transporte público se percibe

como poco confiable, incómodo o inseguro, aumentan las probabilidades de migrar a alternativas privadas; y cuando se consolida el hábito de la moto, revertirlo es particularmente difícil.

En ese contexto, que se construya nueva infraestructura sin invertir en la experiencia del usuario (reducción de los tiempos, mayor confiabilidad y mejores condiciones de viaje) puede resultar contraproducente. Si la promesa no coincide con la experiencia, se refuerza el discurso de que la moto es una alternativa que ofrece un mayor control y flexibilidad sobre los desplazamientos.

Comunicar la PLMB como parte de una red integrada de uso cotidiano: Metro + alimentación + caminata segura + tarifas integradas. Debe presentarse como un solo producto de movilidad, con instrucciones simples y consistentes. El mensaje es directo: la gente no paga por usar un vehículo; busca resolver un trayecto puerta a puerta con las menores barreras posibles. Si el acceso es inseguro o la alimentación falla, el sistema pierde competitividad. En este punto también es clave incorporar una estrategia de cultura ciudadana en torno al metro que promueva actitudes en pro del sistema. Esto implica el uso de pedagogías y concientización que acompañen la entrada en operación del Metro.

Hacer creíble la promesa. La ciudad debería publicar indicadores fáciles de entender, tiempos puerta a puerta típicos y en día malo, cumplimiento de intervalos, reducción de esperas y conectarlos con acciones concretas (“en este corredor aumentamos oferta”, “en este acceso mejoramos iluminación y vigilancia”). La transparencia no es un lujo: es la herramienta para convertir percepciones negativas en confianza y evitar que la narrativa pública quede definida por experiencias aisladas. Este mensaje positivo debe ir acompañado de acciones de control visibles que refuercen la credibilidad del sistema y de resultados como una responsabilidad permanente de las entidades gestoras.

Hablar de costos y beneficios sin estigmatizar. La moto ofrece control, flexibilidad y estatus para algunos grupos; atacar al motociclista suele cerrar puertas. En cambio, la ciudad puede comparar de forma honesta el costo total del viaje (gasto mensual, riesgo, estrés y exposición a siniestros) frente a un transporte público más predecible y seguro y facilitar la elección sostenible con herramientas concretas, como información en tiempo real, rutas sugeridas, facilidades de pago y beneficios por uso frecuente. Esto se puede orientar con estrategias orientadas a fortalecer la percepción de calidad del servicio construyendo una confianza ciudadana en torno al transporte público.

La comunicación debe segmentarse territorialmente y por perfiles. En la periferia, donde la moto gana por limitaciones del sistema de transporte público, el mensaje debe centrarse en cambios tangibles: esperas máximas, seguridad en accesos, menos transbordos problemáticos y mayor previsibilidad. En corredores o zonas donde la moto sustituye viajes que podrían ser del transporte público, la narrativa debe enfocarse en confiabilidad y ahorro de incertidumbre (“llegar a tiempo y seguro”), más que en velocidad promedio. Así, la comunicación deja de ser propaganda y se convierte en una extensión de la política pública: no persuade con palabras, sino con un sistema que funciona y evidencia clara de que está funcionando.

4. Referencias y anexos

Bajonero Vásquez, G. (2025, 10 de marzo). *¿Por qué se matriculan más motos en municipios vecinos a Bogotá, Medellín y Cali? Esto es lo que hay detrás.* El Tiempo.

Bocarejo JP, Urrego LF, 2022, *The impacts of formalization and integration of public transport in social equity: The case of Bogota, Research in transport business and management*, Volume 42

El Espectador. (2024, septiembre 19). *Mujeres cada vez compran más motos en Colombia.* https://www.elespectador.com/autos/mujeres-cada-vez-compran-mas-motos-en-colombia/

Fresneda, P. (2025, 25 de abril). *En qué consiste la Ley antirruido que provocaría sanciones y multas a los motociclistas*. AS Colombia.

Guzman, Cantillo-García, Criado, Bisi, Vecino-Ortiz and Bachani (2026). *Individual gain, societal pain: When personal mobility solutions become public problems.* Journal of Transport & Health, 48, 102252. https://doi.org/10.1016/j.jth.2025.102252

Hagen, J.X., Pardo, C.F., Valente, J.B., 2016. *Motivations for motorcycle use for Urban travel in Latin America: A qualitative study.* Transp. Policy 49, 93–104. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.04.010

Jimenez A., Bocarejo JP, Zarama R, Yerpez J., 2014, *A case study analysis to examine motorcycle crashes in Bogota, Colombia, Journal of Safety Research*, Volume 52, February 2015, pp 29–38

López, S., John, V., Pérez-Barbosa, D., Perdomo, V., Vega, J., Kisner, J., & Kemp, H. (2025, October). *Motorcycle safety and urban road infrastructure.* World Resources Institute.

Mesa García, S. A. (2022). *Understanding the factors influencing motorcycle ownership and use frequency in developing cities*.

Mesa-Garcia, Santiago & Rodriguez-Valencia, Alvaro & Ortúzar, Juan de Dios & Lleras, Germán, 2026. *Motorcycle ownership and use in Bogotá, Colombia: Unveiling novel factors through a hybrid modelling approach," Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Elsevier, vol. 205(C).

Nguyen, S. T., Moeinaddini, M., Saadi, I., y Cools, M. *Unveiling the Drivers of Modal Switch from Motorcycles to Public Transport in Southeast Asia.* 2024. Tomado de: https://orbi.uliege.be/bitstream/2268/315938/1/1-s2.0-S1369847824000548-AAM.pdf

Radjawane, L. E. (2026). *A Systematic Literature Review: Traffic Management for Motorcycles to Improve Urban Road Air Quality", Periodica Polytechnica Transportation Engineering*, 54(1), pp. 105–118. https://doi.org/10.3311/PPtr.38054

Rodríguez, D., Santana, M., & Pardo, C. (2015). *La motocicleta en América Latina: caracterización de su uso e impactos en la movilidad en cinco ciudades de la región.* (Despacio, Ed.). Bogotá: CAF.

Secretaría Distrital de Movilidad (SDM). (2023). *Encuesta de Movilidad 2023 Bogotá-Región.* Observatorio de Movilidad. https://observatorio.movilidadbogota.gov.co/publicaciones/resultados/encuesta-de-movilidad-2023

Vergel-Tovar, C. Erik & Pardo, Carlos. (2025). *MESA 8 Oportunidades de desarrollo urbano sostenible alrededor de la Primera Línea del Metro de Bogotá.* ProBogotá. https://www.probogota.org/wp-content/uploads/2024/08/Presentacion_-Lanzamiento-Laboratorio-Urbano.pdf

MESA
EXPERTOS
MOVILIDAD

www.mesadeexpertos.com