

## Movilidad

### Diagnóstico

La situación de la movilidad en Bogotá es el resultado de la corrupción, la falta de planeación a largo plazo y la politización de debates técnicos. Debemos recuperar la capacidad de pensar la movilidad a futuro tomando acciones prioritarias hoy.

La mayoría de los bogotanos usan el sistema público como principal medio de transporte y la satisfacción con el servicio es alarmante: sólo el 13% de los 2.4 millones de usuarios diarios en Transmilenio considera que el sistema satisface sus necesidades. Hay varios problemas estructurales del sistema, entre ellos el modelo de operación, la falta de cultura ciudadana y la falta de continuidad en el desarrollo de un sistema integrado.

En primer lugar, el modelo de operación de Transmilenio respondió en sus inicios a una necesidad imperante: el Distrito, al no contar con los fondos necesarios para la implementación del sistema, optó por un modelo de participación público-privado donde la administración se encargó de la construcción del sistema (troncales y estaciones) mientras que se concesionó la operación y el recaudo. Esto llevó a que los contratos de operación de Transmilenio se enfocaron en lograr reducir los costos operativos y aumentar la ganancia de los operadores. Hoy en día, a pesar de contar con cerca de 2.4 millones de viajes en Transmilenio y 1.6 millones en SITP, el déficit del sistema alcanza casi medio billón de pesos al año. Ese déficit lo cubrimos todos los ciudadanos. Las últimas administraciones han optado por renovar estos contratos, sin hacer cambios significativos al modelo de operación.

Para empeorar la situación en Transmilenio, hoy en día, entre semana, 1 de cada 6 usuarios se cuele y en el fin de semana esto aumenta a 1 en cada 4. Más de 380.000 personas no pagan por su pasaje cada día, lo que representa cerca de 222.000 millones de pesos al año. La falta de cultura ciudadana es un agravante al cual la Administración todavía no encuentra solución alguna.

Por otro lado, frente a la ausencia de sistema de transporte eficiente, cómodo y asequible, el parque automotor (carros y motos) se expandió significativamente en Bogotá, pasando de 1.7 millones de vehículos en 2013 a 2.2 millones en 2018. Además, en los últimos 3

años la malla vial solo creció en 18 kilómetros. Hoy en día los Bogotanos pasamos cerca de 272 horas al año en trancones, lo que nos convierte en la tercera ciudad más congestionada del mundo. Sin alternativas viables, es muy difícil pedirle a la ciudadanía que se baje del carro o la moto.

En cuanto al SITP, la transición del sistema de buses antiguo al Sistema Integrado ha sido, cómo mínima, problemática. Las fallas recurrentes en la frecuencia de los buses, así como los problemas legales con operadores, ha significado un deterioro en la calidad del servicio, desincentivando el uso por parte de los ciudadanos. De los 9 operadores privados que iniciaron, la mayoría se declararon en quiebra o en reorganización.

En medio de los problemas de movilidad en Bogotá, sobresale el uso de la bicicleta como un medio de transporte significativo para la ciudadanía. El Distrito cuenta con la red de infraestructura para bicicletas más grande de Latinoamérica - más de 500 km lineales - y se realizan cerca de 800.000 viajes en bicicleta todos los días. Sin embargo, a pesar de contar con una cultura alrededor del uso de la bicicleta, las últimas 3 administraciones han sido incapaces de diseñar e implementar un sistema público de bicicletas.

Los planes iniciales de Transmilenio contemplaban la construcción de cerca de 400 km de troncales, de los cuales solo 112 se han completado. El rezago es evidente y la corrupción ha afectado la capacidad de la ciudad de consolidar un sistema integrado de transporte de calidad. El metro, que ha estado en la agenda de la ciudad desde 1942, ha contado con estudios técnicos en al menos 9 oportunidades. Sin embargo, debido a la falta de visión a largo plazo, aunado a la escasez de voluntad política, la ciudad continúa hoy en una incertidumbre frente a la realización de un sistema de alta capacidad como el metro. Es un proyecto prioritario que no da más espera.

## Propuestas

Bogotá necesita avanzar hacia un sistema intermodal, que cuente con un mejor Transmilenio y SITP con tecnologías no contaminantes, varias líneas de metro, cables aéreos, conexión a un sistema de trenes regionales y un sistema de bicicletas públicas. En un futuro no muy lejano, un usuario debería poder tomar una bicicleta hasta una estación de Metro, luego cambiar a un Transmilenio y finalizar su recorrido pagando una única tarifa, viajando con comodidad y seguridad y en medios no contaminantes. El sistema intermodal

debe también estar conectado con una red de transporte de alcance metropolitano, que conecta a los municipios de la Sabana con la ciudad, desincentivando el uso del vehículo particular.

Propongo continuar desarrollando corredores seguros para ciclistas y usuarios de modos no motorizados, priorizando iniciativas que promuevan el uso de la bicicleta por parte de las mujeres. Debemos fortalecer la política de Visión Cero y proteger más a los peatones y ciclistas, quienes hoy son los más vulnerables frente a la alta accidentalidad en Bogotá.

Desde el Concejo, promoveré una revisión profunda del modelo de operación del Sistema de Transporte Público, incluyendo los contratos de operación de Transmilenio y el SITP, pensando en la demanda futura y tomando decisiones en el corto plazo que permitan enfrentar la crisis del sistema. No podemos seguir renovando contratos por la falta de planeación frente al vencimiento de los actuales. Debemos ser capaces de desarrollar alternativas.

Mis propuestas de seguridad y de desarrollo económico están relacionadas con la movilidad. Dado que la mayoría de la percepción de inseguridad proviene del transporte público, se deben concertar las políticas de seguridad con las de mejora del transporte. En cuanto al desarrollo económico, al promover la descentralización y la desconcentración de la actividad económica en Bogotá, estaremos reduciendo los desplazamientos y fortaleciendo economías locales.