

Índice de movilidad de Bogotá

Bogotá cuenta con una herramienta que mide la movilidad de los ciudadanos

** El índice de movilidad permite comprender las complejas dinámicas de movilidad de los ciudadanos en los territorios y los desafíos que enfrenta la ciudad*

Bogotá D.C., abril 09 de 2014. La Secretaría Distrital de Planeación entregó a la ciudad el instrumento denominado **Índice de Movilidad**, el cual brinda a la Administración un diagnóstico actualizado de las dinámicas de movilidad, a la vez que permitirá hacer un mejor seguimiento de los cambios percibidos por los ciudadanos como consecuencia de la focalización del gasto en infraestructura e implementación de políticas públicas.

“El **Índice de Movilidad** da cuenta de la capacidad de los ciudadanos para movilizarse por la ciudad con base en las diferencias existentes en los modos de transporte, la accesibilidad y los tiempos de viaje. El instrumento hace el análisis a un nivel desagregado e identifica las zonas de la ciudad en donde viven los ciudadanos que se ven más afectados por la congestión vial o la dificultad de acceso a modos de transporte en términos monetarios”, explicó Roberto Prieto, subsecretario de Información y Estudios Estratégicos de la SDP.

El Estudio, cuyo nivel de análisis son las Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ), se realizó en el año 2013, con base en la Encuesta de Movilidad y la Encuesta Multipropósito de Bogotá, ambas del año 2011. A partir del trabajo se desprenden importantes resultados y reflexiones útiles para las decisiones de política pública que debe tomar la ciudad.

“La tendencia observada en Bogotá se asemeja a la de otras ciudades capitales de países emergentes, caracterizadas por la expansión de una clase media que está adquiriendo automóviles de manera acelerada, como lo demuestra el crecimiento del parque automotor en 2012, a una tasa de 10.5%”, precisó el funcionario.

En Bogotá, las UPZ donde viven los ciudadanos con mayor capacidad para movilizarse se ubican en la parte nororiental de la ciudad, incluyendo la Localidad de Teusaquillo. Los habitantes de estas UPZ, que tienen baja densidad poblacional, cuentan con una alta capacidad de pago (salarios per cápita mayores a millón doscientos mil pesos), mayor acceso al transporte privado evidenciado en tasas de motorización superiores al promedio (180 por 1000 habitantes), además de estar favorecidos por la cercanía a las zonas que concentran el trabajo en la ciudad. Gracias a estas

características, los tiempos de viaje para dichos ciudadanos son inferiores al promedio calculado de 59 minutos.

Los ciudadanos que habitan en localidades del occidente y centro de la ciudad, como Puente Aranda, Barrios Unidos, Suba, Engativá, Fontibón y parte de Kennedy, representan gran parte de la clase media, que si bien está haciendo mayor uso de autos privados y motocicletas, todavía se transporta principalmente en colectivos o Transmilenio, llegando a hacer aproximadamente 0.68 viajes por día en estos medios; esto supone, a partir de los datos reportados por la Encuesta de Movilidad, mayores tiempos de viaje y menor cantidad de estos.

Por último, se evidencia que en zonas del occidente y sur de la ciudad, viven las personas que se ven sometidas a los mayores tiempos de viaje (por encima de la hora) y restricciones monetarias para el acceso a modos de transporte público, viendo afectada su calidad de vida.

“Aunque en el corto plazo los ciudadanos perciban que la adquisición de automóviles o motocicletas es una solución de movilidad, puesto que efectivamente reduce los tiempos de viaje reportados a 2011, las altas tasas de motorización suponen un desafío para la sostenibilidad de la ciudad a mediano y largo plazo, en la medida que ninguna ciudad puede construir vías a la misma tasa en que se incrementa el parque automotor”, comentó Prieto.

Adicionalmente el estudio plantea que los serios problemas de movilidad que enfrentan diversos sectores de la población tienden a reproducir la segregación socioeconómica en la ciudad, por lo que las intervenciones de política pública para la gestión de la demanda, como los cobros por congestión, el otorgamiento de subsidios al transporte a poblaciones vulnerables, la promoción de modos alternativos como la bicicleta, así como las obras de infraestructura (metro pesado, línea de Transmilenio por la Avenida Boyacá, Metro Cables, etc.), pueden balancear las capacidades para movilizarse y con esto reducir las brechas existentes.

Según el subsecretario, el índice de movilidad, como instrumento de seguimiento, puede ser útil para ver los cambios marginales generados por las políticas mencionadas.