

Falta una integración de políticas públicas sobre movilidad urbana sostenible.

José Stalin Rojas Amaya
Director Observatorio de Logística, Movilidad y Territorio
Centro de Investigaciones para el Desarrollo (CID)
Facultad de Ciencias Económicas - Universidad Nacional de Colombia

Bogotá D.C., 07-feb-2013 (Comunicaciones CID). La jornada número trece del Día sin Carro debe llevar a reflexionar sobre qué se ha logrado y qué hace falta para construir una movilidad que respete al medio ambiente y haga de Bogotá una ciudad más sana. Desde los inicios de

esta iniciativa, el propósito principal ha sido mejorar la calidad del ambiente a través del uso racional de los modos de transporte limpio. En las administraciones de Peñalosa y Mockus, se dio un gran impulso al uso de la bicicleta, pero después en las de Garzón, Moreno y en la actual de Gustavo Petro, no se le ha dado la importancia debida, y se han limitado a actividades puntuales sin que se evidencie una estrategia a mediano o largo plazo coordinada entre las diferentes secretarías encargadas de trabajar este tema. La movilidad urbana sostenible es lo que está en juego, íntimamente ligada a la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

En las últimas dos administraciones se perdió la oportunidad de construir y coordinar políticas públicas centradas en la movilidad urbana sostenible. El objetivo de la Administración Distrital actual es ofrecer medios de transporte que eleven la calidad de vida. No se desconoce la fijación obsesiva que se tiene por construir el metro o el tranvía, que retiraría algunos automóviles de la vía; y por la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), que coadyuvaría a reducir el número de buses y busetas en las avenidas de Bogotá. Todo lo anterior son avances importantes en la dirección correcta, sin embargo, faltan más iniciativas coordinadas por las secretarías de Movilidad, Ambiente, y Cultura, Recreación y Deporte. Las actividades que ellas despliegan en el Día sin Carro son importantes y atienden la coyuntura de ese Día, incluso algunos programas tienen una continuidad sobresaliente como los que desarrolla la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte, a través del IDR. A pesar de ello, se percibe que falta una política pública robusta sobre movilidad urbana sostenible que trascienda más allá del Día sin Carro.

Una política pública de estas características integraría iniciativas que calen y cambien hábitos en el comportamiento de los ciudadanos (cultura ciudadana). Existen iniciativas dispersas pero no articuladas, por ejemplo, la iniciativa del carro compartido, mejor en bici, carro eléctrico, tele trabajo o peatonalización son programas que tendrían un impacto mayor si estuvieran cubiertos bajo una política pública de movilidad urbana sostenible o una política pública sobre el peatón, como lo prometió el alcalde Petro.

Cambiar el comportamiento de los ciudadanos y formar hábitos saludables, es el foco del asunto y el gran reto de las alcaldías. Dejar el carro privado y caminar, trasladarse en bicicleta, impulsar el teletrabajo, o el mismo Día sin Carro, son buenas iniciativas, pero se lograría más impacto con el ejemplo de los líderes distritales. ¿El Alcalde y sus Secretarios de forma constante o diaria caminan desde su despacho hacia los lugares donde tienen reuniones?, ¿llegan al trabajo en bicicleta?, ¿comparten el carro? Si la respuesta a las anteriores preguntas es NO, el propósito de formar una movilidad urbana sostenible o una cultura ciudadana saludable, se perdería y el Día sin Carro sería una actividad anual desperdiciada y de saludo a la bandera.