

# APUNTES PARA LOS ALCALDES ELECTOS

## Los retos y desafíos en movilidad activa

Mario Andrés Rodas Arenas  
Peatón y ciclista urbano  
Colaborador Bicired Colombia

Recientemente se ha celebrado un certamen electoral en Colombia del cual han resultado elegidos, entre otros, los alcaldes de los municipios del país. A los alcaldes electos se les demanda de soluciones para los problemas de movilidad que hoy aquejan a la población. Para muchos las soluciones pasan por construir más vías y para otros las soluciones pasan por el asunto blando, la cultura, la convivencia y el uso racional de los recursos con los que se dispone.

En el tema de promoción de la movilidad peatonal y en bicicleta existe literatura suficiente y disponible, sin embargo, se plantean a continuación, algunos retos para ciudades colombianas<sup>1</sup>:

- Implantar políticas de movilidad activa. Entendido esto como la incorporación del proceso de la movilidad activa en el ciclo del proceso administrativo de la entidad territorial. Se debe trascender de la formulación y ejecución del proyecto para avanzar en la inclusión formal de los temas peatonales y de movilidad en bicicleta en el mapa de procesos y la estructura administrativa de la alcaldía.
- Con la política se debe impactar en los aspectos duros y blandos. Desde la política pública de movilidad activa se debe procurar la administración de la agenda pública de desarrollo de: las *infraestructuras* (obras físicas), *estructuras* (fortalecimiento de habilidades y capacidades de organizaciones cívico institucionales) y *superestructuras* (significados, ideas y satisfactores sociales) relacionadas con la movilidad.
- Una política pública sin recursos económicos resultará inocua e inerte. Por ello es menester ampliar la visión que se tiene de las finanzas públicas municipales para asegurar la implantación de los programas y los proyectos. ¡Para no tener que decir no hay con que!

---

<sup>1</sup> A partir de la gestión de datos para el Ranking de la Bicicleta. Colombia 2019. Bicired Colombia.

- La contratación de personal, el diseño y construcción de infraestructura (vías para peatones y ciclistas), las comunicaciones, el desarrollo de actividades de promoción, la operación de servicios de movilidad, entre otros, se pueden “asegurar” a través de fuentes de financiamiento público (presupuestarios, ingresos corrientes, transferencias, valorización, plusvalía, cargos por congestión, contribución por parqueo, fotomultas, estacionamiento en vía, fondos de pago, etc.), fondos privados y otros gestionados por agentes cooperantes<sup>2</sup>.
- El pensamiento precede la acción, por ello resulta de suma importancia contar con planes de trabajo que sinteticen la visión de la movilidad activa en acciones concretas. Si aún no se dispone de la orientación estratégica es primordial construirla con los grupos de referencia.
- Se deben alinear las metas, indicadores y la inversión de instrumentos de planificación como los Planes de Ordenamiento Territorial (programas de ejecución), Planes Maestros de Espacio Público y Movilidad con el nuevo plan de desarrollo municipal. Aunado a ello resulta fundamental conducir desde la administración municipal la formulación y adopción de instrumentos específicos para la caminabilidad y el uso de la bicicleta.
- Para el fortalecimiento institucional y gestión de la movilidad activa se considera como un aspecto crítico disponer de estructuras funcionales en el aparato oficial que otorguen dinamización y catalicen el desarrollo de la política pública. Es fundamental lograr hacer la transición real de las agencias de tránsito a entidades encargadas de la gestión de la movilidad. Es inviable pensar en promover la movilidad activa y el transporte público desde una entidad territorial cuando solo se tienen los recursos técnico-administrativos y habilidades para gestionar comparendos, multas, registros, tarjetas de propiedad, etc.
- Operacionalizar sinergias y eventos a través de mecanismos de coordinación. Las alcaldías requieren para la “operación” de la movilidad sostenible y activa de una departamentalización con un sentido horizontal y tramos organizaciones que permitan la optimización del tiempo, la información y los recursos. La creación de dependencias funcionales (gerencia, secretaria, departamento, etc.) se consideran como una condición sinequanum para gerenciar procesos, políticas, planes, programas y proyectos. Mecanismos que permitan a las entidades coordinar la ejecución de acciones.

---

<sup>2</sup> Importante conocer la experiencia de Santiago de Cali que gestiona recursos económicos para su ciclo de infraestructura entre el CDA, secretaria de movilidad y MetroCali.

<sup>3</sup> Plan de gestión y accesibilidad peatonal. En el AMVA existe el Plan Maestro de la Bicicleta, en Cali el Plan Maestro de Ciclorrutas, en Montería y Valledupar los Planes de Transporte y Modos No Motorizados.

<sup>4</sup> En Armenia, Barranquilla, Bucaramanga, Manizales, Montería, Tunja, Popayán y Valledupar aun se opera con entidades de tránsito y no de movilidad. En otras ciudades se cuenta con entidades de Movilidad pero aun operan como entidades de tránsito

- Integrar equipos de trabajo inter y multidisciplinar que hagan realidad la planificación. Equipos con talento humano que gocen de experiencia y conocimiento. Planificar sobre los supuestos que plantea el desconocimiento e inexperiencia aumentan la incertidumbre y el costo de oportunidad. Ojalá sean peatones y ciclistas cotidianos.
- Las ciclorrutas se deben construir pensando en la demanda potencial. No en los ciclistas actuales. Un ejercicio interesante es preguntarse si la cicloinfraestructura que se ponga en servicio es tan segura como para “soltar” con total tranquilidad a un niño para que se desplace desde su lugar de residencia hasta su lugar de estudio.
- No se trata de sumar kilómetros con dispositivos de segregación por aumentar el guarismo a los indicadores del programa de gobierno y plan de desarrollo. Es menester observar condiciones de iluminación, estructuras de concretos, señalización, semaforización, manejo hidráulico de aguas lluvias, fitotectura, entre otros. Condiciones que aporten a los criterios de seguridad, directividad, coherencia, comodidad y atractividad.
- Con el concejo municipal se deben estructurar las reglas de juego que permitan establecer un marco de referencia para el desarrollo de la política pública.
- Finalmente, y no por ello menos importante es fundamental reconocer que en Colombia existe la ley 1811 de 2016 que plantea la bicicleta como el *principal medio de transporte en el territorio nacional*. En ella se plantean alcances relacionados con la promoción de la bicicleta como medio de transporte en incentivos, intermodalidad, equipamientos, regulación, gestión de información, normas específicas, participación ciudadana, entre otros. Importante conocerla y cumplirla

*Se debe avanzar hacia la sostenibilidad del proceso de desarrollo y eso no se logra con esquemas de gestión de la oferta. Solo con modelos de demanda:* Algunos municipios han aportado por soluciones de transporte público y servicios de movilidad que no han redundado en la descongestión y descontaminación de la ciudad. No se ha avanzado en el desestimulo a las soluciones motorizadas individualizadas y por ello no se logra un modelo de ocupación viable, soportable y equitativo (interfases de la doctrina del Desarrollo Sostenible)

*Camine y monte bicicleta, tal vez pueda encontrar en esa experiencia algo de lo que demanda su comunidad.*

