



# ¡No te quedes en el trancón! Bogotá se mueve sostenible

Buenas prácticas para una movilidad sostenible desde la empresa y la ciudadanía

Bogotá Cómo Vamos  
Marzo de 2013

Mónica Villegas  
Directora

EL Programa Bogotá Cómo Vamos es una iniciativa de la Casa Editorial El Tiempo, la Cámara de Comercio de Bogotá, la Fundación Corona y la Universidad Javeriana, que hacen seguimiento a la calidad de vida en Bogotá y al Concejo de la ciudad.

calle 71 No. 11 - 10. Oficina 703 · (+57-1) 2558005 / 742 5432 · [bogota@bogotacomovamos.org](mailto:bogota@bogotacomovamos.org) · [www.bogotacomovamos.org](http://www.bogotacomovamos.org)

## Recuerdos del Foro

### **¡No te quedes en el trancón! Bogotá se mueve sostenible**

Buenas prácticas para una movilidad sostenible desde la empresa y la ciudadanía

El pasado 07 de febrero, con motivo del Día sin Carro, el programa Bogotá Cómo Vamos realizó el foro **¡No te quedes en el trancón! Bogotá se mueve sostenible** *Buenas prácticas para una movilidad sostenible desde la empresa y la ciudadanía*. El evento fue organizado en la Pontificia Universidad Javeriana y estuvo dividido en dos paneles en los que participaron expertos nacionales y extranjeros. Las experiencias compartidas sirven para ampliar la discusión sobre las posibles soluciones que puede tener Bogotá para mejorar el tiempo y la calidad de los recorridos que a diario hacen ciudadanos y turistas.

Las palabras de bienvenida estuvieron a cargo de Luis Fernando Álvarez S.J. Vicerrector de Asuntos Externos e Interinstitucionales de la Pontificia Universidad Javeriana y la contextualización sobre Corresponsabilidad en la Movilidad fue presentada por Ángela Escallón Emiliani, Directora Ejecutiva de la Fundación Corona. Para ver la transmisión completa del foro haga click en <http://bit.ly/ZLbzar>

El Panel Empresarial contó con la participación de Alexander Velandia (Universidad de la Salle), Juan Pablo Bocarejo y Katarina Steinwachs. Al final del panel, hubo un conversatorio que estuvo moderado por Ernesto Cortés, Editor Jefe de El Tiempo, en el que se resaltó la importancia de las propuestas presentadas y se llamó la atención sobre la voluntad de la Administración de ponerlas en práctica en las entidades del Distrito Capital.

El segundo panel, de corresponsabilidad ciudadana, contó con la participación de Carlos F. Pardo (Fundación Despacio), Andrés Vergara (Mejor en bici) y Luis Alejandro Hernández y Henry Martín (Universidad Nacional). Al final, hubo un segundo conversatorio moderado por Juan Carlos Flores en el que hubo una pregunta final: ¿Cómo incluir a la población discapacitada en los modelos de transporte sostenible?

El programa Bogotá Cómo Vamos es una iniciativa de la Fundación Corona, la Pontificia Universidad Javeriana, la Casa Editorial El Tiempo y la Cámara de Comercio de Bogotá para evaluar los cambios en la calidad de vida de la ciudad y monitorear el desempeño del Concejo de Bogotá.

## Planes empresariales de movilidad sostenible

### **Alexander Velandia (Universidad de la Salle)**

#### **El transporte eléctrico: política y casos empresariales**

El Director del Centro en Desarrollo Sustentable y Cambio Climático y docente de la Universidad de la Salle, Alexander Velandia, presentó políticas y casos empresariales sobre movilidad sostenible. La primera premisa del prof. Velandia fue que no existe una fórmula perfecta para lograr una ciudad sustentable, al contrario, cada una de las ciudades debe atender sus propias necesidades con voluntad política de los gobernantes y el interés ciudadano por su existencia.

Velandia presentó datos de contexto importantes: el sector transporte en Colombia consume el 38% de la energía primaria y la demanda en 2030 aumentará 2.2 veces. En 2009, Bogotá produjo 6 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>, 1.400 toneladas de material particulado y 54.000 toneladas de Óxidos de Nitrógeno, conocidos como Nox.

Al respecto, el profesor Velandia explicó que en más de 300 ciudades usan sistemas de buses eléctricos con caternalia. Este tipo de buses pueden realizar sobrepeso en ruta, ofrecer respaldo en diesel, regeneración en frenado y capacidad similar a buses diesel. También, indicó que una de cada siete bicicletas en el mundo es asistida eléctricamente y que entre 2010 y 2016 serán vendidas en el mundo 466 millones de bicicletas y motocicletas eléctricas; explicó que en Alemania, Austria, Holanda, Italia y Japón se usan bicicletas eléctricas en sistemas públicos, de turismo y en servicios empresariales.

Finalmente, el profesor Velandia se refirió a proyecto piloto de taxis eléctricos en Bogotá que permitirá que haya 50 de estos vehículos por año. Los taxis eléctricos tendrán exención de la restricción de 'pico y placa'.

### **Juan Pablo Bocarejo (Universidad de los Andes)**

#### **Fernando Alonso (Fundación Chevrolet)**

#### **Diversas experiencias en Planes Empresariales de Movilidad Sostenible PEMS**

La presentación de Juan Pablo Bocarejo y Fernando Alonso empezó por contar que, según la Encuesta de Movilidad 2011, el 51% de los viajes se generan en Bogotá por motivos de estudio o de trabajo y de ahí surge la necesidad de hacer Planes Empresariales de Movilidad

Sostenible PEMS. Los PEMS son una forma de corresponsabilidad en la que el sector privado asume una posición activa en la construcción de movilidad sostenible en la ciudad.

La presentación insistió en las ventajas de la aplicación de PEMS: menos tiempo de viaje, reducir emisiones de CO2 y consumo de combustible, comportamiento de conducción segura y responsable, contribución privada a un problema público mayor, racionalización de cupos de estacionamiento y optimización de desplazamientos operativos.

A la pregunta cómo se adopta un PEMS, la exposición explicó que la principal necesidad es conseguir un compromiso de la organización a nivel directivo. Después es necesario hacer un diagnóstico de la movilidad de los empleados o estudiantes, hacer la formulación de un plan estratégico de mejoramiento de la movilidad y finalmente, la implementación de esas acciones.

Finalmente, la exposición hizo énfasis en los resultados de la aplicación del PEMS en la Universidad de los Andes: la huella de carbono de los viajes desde y hacia la universidad se redujo en un 14% gracias al uso de carro compartido y de transporte público colectivo y particular. La presentación terminó con un listado de empresas que actualmente hacen parte de la Red de PEMS, entre las que están todas las entidades que apoyan al Programa Bogotá Cómo Vamos.

## **Katarina Steinwach**

### **Sostenibilidad en Siemens, hacer lo que decimos**

La presentación de Katarina Steinwach estuvo dedicada a la importancia de tener ambientes de trabajo saludables que opten por el trabajo móvil. El trabajo móvil se entiende en Siemens como la posibilidad de cambiar de lugar de trabajo dentro de la oficina y fuera de ella. Para eso, Siemens desarrolló el concepto de *Siemens Office*.

*Siemens Office* se basa en cinco conceptos: trabajo móvil, aprovechamiento de la tecnología, oficina abierta, balance entre la vida personal y laboral, y la definición de usos no territoriales de la oficina. El trabajo móvil se puede presentar dentro y fuera de la oficina; el uso de toda la tecnología posible permite estar conectados en cualquier lugar y en cualquier momento; la oficina abierta permite menos rigidez en el uso del espacio y permite reducir el espacio de trabajo; el balance entre la vida personal y laboral consiste en que Siemens provee a sus empleados de servicios complementarios que ayudan a mejorar su calidad de vida; finalmente, los espacios no son territorializados. El ambiente laboral móvil de Siemens se

basa en 15 principios que están agrupados en 3 categorías: ambiente de trabajo, ambiente IT y soluciones al lugar de trabajo.

Finalmente, la presentación mostró las soluciones de Siemens al transporte urbano, que cuenta con productos para metros, tranvías, trenes de cercanías y BRT con buses eléctricos. Además cuenta con productos para la gestión inteligente del tráfico e infraestructura para el funcionamiento de vehículos particulares eléctricos.

## **Alternativas de corresponsabilidad ciudadana**

**Carlos Felipe Pardo**  
**Fundación Despacio**  
**Compartir en transporte**

Carlos Felipe Pardo empezó la presentación preguntándose por qué si la gente comparte algunos espacios públicos no puede compartir el carro. La idea de compartir carro tiene que tumbar tres obstáculos fundamentales: regulatorios (que dificultan su operación), de seguridad y retorno de la inversión muy alto. La presentación hizo énfasis en la importancia que tiene compartir carros en la región metropolitana, si podemos compartir el carro también podemos compartir el espacio y gestionarlo mejor.

Sin embargo, los carros no son los únicos elementos de transporte que se pueden compartir. Por un lado, las bicicletas públicas son un ejemplo de uso compartido de un transporte particular. Pardo hizo un recuento de la experiencia BiciBog y las recomendaciones que se le hicieron al sistema para que en su siguiente fase de implementación fuera más efectivo (mejor planificación, promoción de elementos de seguridad y mayor cobertura).

Pardo propone que haya otras iniciativas como compartir espacios vitales: cómo y dónde deben estar los actores en el espacio. Esto implica diseñar en conjunto, crear una visión de ciudad y apropiarse de manera diferente del espacio.

**Luis Alejandro Fernández (Universidad Nacional de Colombia)**  
**Henry Martin (Universidad Nacional de Colombia)**  
**Aspectos medioambientales de la movilidad**

Los expertos de la Universidad Nacional de Colombia expusieron el impacto medioambiental que tiene el uso continuo de vehículos motorizados en la ciudad. Demostraron que el aire de

Bogotá está altamente contaminado por las emisiones de gases y explicaron cómo funciona y de qué se trata el Observatorio Ambiental de Bogotá D.C.

Los resultados muestran la cantidad de partículas suspendidas en el aire bogotano, así como los problemas de ruido causados por los vehículos en la ciudad. Entre los resultados presentan las diferencias en salud que sufren policías de tránsito operativos (asignados a las calles) frente a policías de tránsito administrativos (que cumplen con funciones de oficina) que fueron estudiados por Jesús Alejandro Estevez en el trabajo *Exposición laboral a contaminación atmosférica: material particulado y efectos respiratorios en la salud de policías de tránsito de Bogotá*.

La cantidad de contaminación también explica fenómenos de morbilidad en enfermedades como Síndrome Broncoobstructivo Recurrente, Bronquilitis, y Laringitis Obstructiva Aguda en menores de cinco años muy altos. Los problemas respiratorios están directamente relacionados con la calidad del aire en la ciudad.