

**Avances de los primeros 100 días:
Línea de movilidad, cultura ciudadana y cambio de comportamiento.
Abril 16 de 2020**

Bajo la sombrilla de las soluciones gemelas de confianza y cuidado, los esfuerzos conjuntos el área de las Secretarías de Cultura, Movilidad y Transmilenio durante estos primeros 100 días han estado orientados a fortalecer los diseños, estrategias de monitoreo, intervención y evaluación para apoyar las estrategias de inicio de gobierno; y así, planear 3 intervenciones masivas para impactar tres grandes problemáticas comportamentales en la ciudad: Incremento de la evasión en TM, Reducción de Muertes por accidentalidad Vial en Motos; Así como la disminución de barreras para la adopción de hábitos que permitan el aumento de la Movilidad Sostenible a través del aumento de número de viajes a pie, en bicicleta y en patinetas.

Se ha buscado fomentar la toma de decisiones basada en evidencia, el diseño de teorías de cambio que guíen las acciones, así como el pilotaje experimental de los instrumentos de intervención comunicacional. Adicionalmente se ha utilizado el conocimiento acumulado y recursos existentes en las entidades para apoyar la gestión de las medidas de mitigación del impacto del COVID-19 en la ciudad.

1. Día sin carro y sin motos:

¿Qué hicimos?

- Apoyo a la construcción de la narrativa pública sobre la narrativa “Enverdece a Bogotá, muévete sostenible” para la generación de una norma descriptiva positiva en la ciudad.
- Diseño de una estrategia de monitoreo y evaluación de la jornada
- Operativo de campo para construir información ciudadana sobre la medida
- Aplicación de encuesta en calle para explorar creencias, normas y disposiciones hacia la medida, y cómo ha mutado su apropiación social en los últimos 20 años.
- Producción de un video de memoria del Día sin carro
- Experimento de mensajes para orientar la medida y generar compromisos con el próximo día sin carro

¿Qué resultados obtuvimos?

- La aceptación de la medida se ubicó mayoritariamente por encima del 41%.
- Más de la mitad piensa que otros bogotanos apoyan la jornada.
- Más del 85% en lo personal aprecian la jornada
- Es evidente que hoy en día las creencias sobre el DSCM se encuentran fuertemente asociadas al medio ambiente, como observamos en la graficas presentadas a continuación, lo cual nos indica una probable manifestación mayoritaria de actitudes conducentes a acciones de movilidad para el “cuidado del medio ambiente”, como objetivo primordial de la jornada
- La expectativa de la norma de DSCM hoy en día es ambiental, entendida en gran medida como “calidad del aire”. Para la ciudadanía, son evidentes los problemas ambientales que atraviesa la ciudad, incluso, aquello fue claramente observable durante el mes de febrero, aspecto coyuntural que pudo haber influenciado la alta incidencia de dicha categoría en la valoración de la jornada.
- Confirmamos que el interés por los medios alternativos de transporte solo cobra relevancia dentro de las preocupaciones medioambientales
- El aumento de su uso fue del 98%, mientras que el de STIP Troncal y Zonal, tan solo fue del 11% y 26% respectivamente
- Cómo resultado de la acción se diseño una pieza comunicativa que se probó para probar su efecto y encontramos que fue mejor que el de otros contenidos mediáticos sobre la medida, y tuvo un

mayor efecto sobre la disposición de los participantes a comprometerse con una acción puntual para la próxima jornada

¿Cuáles son los pasos a seguir?

- Utilizar los resultados del experimento de mensajes para orientar la medida y generar compromisos con el próximo día sin carro
- Producir una memoria digital infográfica sobre el día sin carro para promover la apropiación de la medida, la estima de grupo en torno a la misma,
- Generar una acción comunicativa previa de expectativa para la conversación en torno a evolución la evolución de la medida, sus retos y las oportunidades que abre para realizar experimentos adicionales de ciudad para masificar hábitos sostenidos orientados a reverdecer a Bogotá y moverse sosteniblemente.
- Diseñar, implementar y evaluar un experimento de ciudadana para aumentar un comportamiento que genere la apropiación de un hábito al interior de clusters poblacionales aliadas con un challenge reverdece a Bogotá, muévete sostenible.

2. Acción de solidaridad TM: “Estación solidaridad”

¿Qué hicimos?

- Diseñar una acción comunicativa para transformar la narrativa de solidaridad basada en un mecanismo de solidaridad, que a través de activar un proceso prosocial de bola de nieve impacte en confianza institucional, motivaciones prosociales entre ciudadanos, y la reconciliación en el contexto del sistema de TM.
- Consolidar la información existente sobre la evasión, y redefinir la narrativa en torno al problema
- Diseñar un experimento
- Generar la coordinación inters-institucional necesaria y al consecución de recursos
- Producir la intervención “Estación solidaridad” en todas sus dimensiones.

¿Qué resultados preliminares obtuvimos?

- 15% de los usuarios del sistema se cuelan, en su mayoría por encima de los torniquetes, seguido por las puertas laterales; en horas valle más que en horas pico.
- Identificamos una norma descriptiva que puede explicar una de las causas, justificaciones y el factor de tolerancia social frente al comportamiento de evasión.
- Los usuarios perciben que este porcentaje es mucho mayor.
- Los funcionarios que trabajan en el sistema también muestran una percepción exagerada del comportamiento de evasión que no corresponde con la realidad,
- La justificación que dan colados y otros usuarios frente a ese fenómeno, es la falta de plata, los sentimientos de injusticia frente al costo y la mala calidad del servicio.
- Los costos humanos son invaluable. Para el 2018, 13 personas perdieron la vida intentando colarse.
- Los costos financieros colectivos para 2017, fueron de 29 mil millones.

¿Cuáles son los pasos a seguir?

- Lanzar cuando se estime adecuado.

3. Pico y placa, y solidario:

¿Qué hicimos?

- Apoyar en el diseño de los contenidos y piezas comunicativos en torno a la medida, su componente de sensibilización y pedagógico
- Se realizó un piloto previo de medición de actitudes, percepciones y disposiciones de apoyo a la medida
- Se diseñaron dos piezas de persuasión audiovisual para la transformación de las intenciones comportamentales del uso del vehículo particular

¿Qué resultados obtuvimos?

- Se observó que los estratos 2 y 3 están más dispuestos a participar en la medida
- Se identificó una movilización de apoyo a la medida entre los conductores de vehículo particular

¿Cuáles son los pasos a seguir?

- Diseñar el sistema de medición, monitoreo y evaluación para establecer los efectos en los ciudadanos participantes por 6 meses para establecer efectos e la misma
- Se prepara un diseño de transformación experiencial a través de las medidas de compensación social
- Diseñar el sistema de monitoreo y evaluación de las actividades de compensación social.
- Diseñar una prueba aleatoria-controlada y de asignación de información para probar el efecto de mensajes en el cambio de comportamiento, cumplimiento de la medida y cambio en las motivaciones a usar el vehículo particular.

4. Apoyo en la construcción del Manifiesto por la Movilidad S.O. S.

¿Qué hicimos?

- Diseño estratégico de manifiesto
- Desarrollo de la teoría de cambio y de las metas

¿Qué resultados obtuvimos?

- El manifiesto S.O.S por la movilidad

¿Cuáles son los pasos a seguir?

- A la espera de indicaciones

5. Challenge esquemas de seguridad solidarios en la vía

¿Qué hicimos?

- Aprovechar el diseño de una comunicación de solicitud de auto-regulación de los esquemas de seguridad en calle en Bogotá.
- Proponer el diseño de un Challenge de Esquema Solidarios para generar auto y mutua regulación con un mecanismo de regulación social suave

¿Qué resultados obtuvimos?

- En proceso de diseño y lanzamiento

¿Cuáles son los pasos a seguir?

- En proceso de diseño y lanzamiento

6. Semana de la Bici, La seguridad Vial y La Cultura Ciudadana

¿Qué hicimos?

Diseñar una acción colectiva de tres semanas entre septiembre y octubre para la humanización a través de la Confianza y Cuidado de la vida en la vía.

El objetivo es salvar vidas generando experiencias de seguridad vial, seguridad sostenible a pie y en bici, y aprendiendo nuevos hábitos de auto y mutuo cuidado a través de actividades micro-territorializadas de transformación del entorno (urbanismo táctico) y concursos entre organizaciones de base comunitaria, empresas privadas, colegios, universidades y organizaciones privadas de diferente naturaleza.

A través de una acción colectiva sostenida basada en un triangulo virtuoso de actividades sinérgicas centradas en: el cambio participativo del entorno en los territorios; la generación coordinada de nuevos hábitos.

¿Qué resultados obtuvimos?

Actualmente trabajamos en una estrategia multimétodos basada en esfuerzos interinstitucionales en red para desarrollar una intervención coordinada y estandarizada en materia de:

- a) Pedagogía para el cambio comportamental
- b) Microterritorialización de actividades de construcción participativa de infra-estructuras ciudadanas para el cuidado y la confianza entre actores de la vía
- c) Concursos ciudadanos para el reconocimiento con el Certificado del triangulo de la vida dirigido a empresas y organizaciones en los challenges

¿Cuáles son los pasos a seguir?

Reuniones preparatorias y de definición del plan de acción interinstitucional.

7. Preparación para el manejo del riesgo y mitigación del COVID-19: Simulacro Vital

¿Qué hicimos?

- Una intervención online de videos basados en evidencia para probar qué mensajes pueden tener más efecto en que los bogotanos se queden en casa para mitigar el COVID-19
- Un acompañamiento al diseño de los contenidos de las estrategias de comunicaciones de TransMilenio para la promoción del auto y mutuo cuidado, la protección de los lavamanos en el sistema, el uso de los tapabocas, y el manejo de la aglomeración y en el buen uso de los alimentadores
- Una estrategia de acompañamiento al retorno de los viajeros que asieron de Bogotá durante el simulacro vital

¿Qué resultados obtuvimos?

- En Bogotá el apoyo a la medida de simulacro vital fue generalizado (9 de cada 10)
- La mayoría de los bogotanos esperaban que otros cumplan la medida (en promedio 7 de cada 10)
- La motivación de los bogotanos a quedarse en casa durante el puente fue la conciencia sobre del alto riesgo de contagio. En Bogotá 70% se quedó en casa por prudencia al evitar el contagio. Solo 2 de cada 10 se quedó en casa porque era obligatorio
- Sin importar el tratamiento se confirma una disposición generalizada a cumplir la medida, y a recomendar a otros a seguir en casa (9 de cada 10)
- 43% está dispuesto a quedarse en casa de 15 a 30 días
- El operativo contó en promedio con la participación de entre 9 y 30 servidoras y servidores de las diferentes entidades del distrito en cada punto.
- Formularios impresos 11.864
- Formularios diligenciados a mano o entregados por funcionarios 26.967

¿Cuáles son los pasos a seguir?

- La Secretaría de Movilidad ha tomado decisiones que ponen a Bogotá junto a otras ciudades que aprovechan la prudencia que exige la crisis para traer al presente la movilidad del futuro: le han abierto más kilómetros de vía a sus peatones y a sus ciclistas (The Guardian; April 11, 2020).

- Como lo ha recomendado el Behavioral Insights Team del Reino Unido, la Secretaria de Movilidad ha realizado pruebas rápidas de comunicaciones en línea que nos muestran que Bogotá cuenta con el apoyo creciente de sus ciudadanos a las medidas restrictivas de la movilidad, que las personas se mueven más a pie, en carro y en bicicleta, que en SITP; y que están dispuestos a sacrificar más días sin salir (de 15 a 30) para evitar el contagio y salvar vidas (Secretaría de Movilidad, abril de 2020). Lo anterior, sumado a la percepción de la mayoría de los bogotanos de que la salud, la protección del medio ambiente y la movilidad sostenible están íntimamente unidas (Secretaría de Movilidad, abril de 2020).

-Ante el decaimiento del miedo al contagio, el desgaste psicológico generado por el aislamiento, y la atención de la opinión a las presiones económicas percibidas y amplificadas por los medios en las últimas dos semanas; el motivador de la acción propuesta por la SedMov será el que los modelos recientes que han corrido investigadores de La Universidad de Los Andes (Abril 10 de 2020):

- La duración de la restricción en el tiempo o la proporción de personas que cobije la norma tienen siempre el mismo efecto de desplazar la curva en el tiempo.
- Entre más larga en el tiempo y extensa en la proporción de población que cobija la restricción, más se aplaza la época de alta demanda de los servicios de salud.
- Los cálculos presentados para la ciudad de Bogotá indican que una restricción hasta abril 30, con una liberación en el mes de mayo, seguida de una nueva restricción en el mes de junio, produce un número menor de casos. Un resultado similar se obtiene cerrando cada dos semanas por dos semanas al 60% de movilidad.
- En el escenario de extender la restricción hasta abril 30 y complementarla con cierre de colegios y universidades hasta el 30 de mayo, encontramos que levantar las restricciones de colegios y de movilidad de adultos al trabajo (manteniendo el distanciamiento social) en el mes de mayo e implementarlas nuevamente en el mes de junio es lo más eficiente para aplacar la curva de casos.

-En suma, más tarde que temprano volveremos a salir, seguramente como lo propone el Min salud. Pero no saldremos al mismo mundo, ni de la misma manera siguiendo la inercia de las malas decisiones del pasado ni nuestros malos hábitos.

Bogotá S.O.S de la Movilidad propone que ante la necesidad de mantener las medidas que aplanen la curva del contagio y ayuden a la supresión en los meses siguientes al primer pico de la ola en Bogotá (a más tardar julio de 2020), los bogotanos hagamos un cambio radical de nuestros hábitos en movilidad entre Mayo y Noviembre (7 meses) de 2020 para:

- a. Mantener la distancia social reduciendo el uso del Transporte público, reemplazándolo por el carro compartido; el aumento de viajes en bicicleta, patinetas y a pie en vías prioritarias y seguras; manteniendo el teletrabajo para le máximo de población posible.
- b. Reducir las externalidades negativas de nuestros hábitos tradicionales en movilidad para: mejorar la calidad del aire con metas mensuales; mantener las medidas para el manejo de la crisis ambiental; incentivos para quienes se bajen del carro y de la moto, haciendo más trayectos en bicicleta y a pie.
- c. Aplicando y manteniendo el uso del permiso de circulación propuesto por la SedMov durante las semanas de cierre.
- d. Realizar un experimento de Visión Cero para la reducción de la velocidad en las vías y de las muertes por accidentes en moto.
- e. Una revisión y transformación incremental de los mecanismos de regulación y sanción para aumentar el cumplimiento de las normas, y el tránsito de las medidas pedagógicas a las medidas transformadoras con sistema de puntos.
- f. Promoción del cuidado y autocuidado en el Sistema Transmilenio. Diseñar piezas que se están rotando por la ciudad y en el sistema integrado de transporte sobre el cuidado y autocuidado, y el uso de los lavamanos, el distanciamiento social y lavado de manos y uso de tapabocas.