

Quién y por qué usan ORNI en Bogotá

Una investigación de Despacio

Etienne Deler y Carlos F Pardo



Publicación propia - financiada por donaciones y tiempo voluntario

Esta investigación fue realizada gracias al tiempo de pasantía de Etienne Deler en Despacio y en trabajo conjunto con Carlos F Pardo, fundador de Despacio. Hace parte de las investigaciones propias que hacemos sin la financiación directa de una organización y que buscan responder preguntas de interés público para nuestras ciudades.

Usted puede aportar para que Despacio siga haciendo investigaciones y actividades chéveres que ayudan a retrasar el fin del mundo. Para donar y conocer más sobre lo que hacemos con las donaciones puede ingresar a <https://despacio.org/dona/>

Título:

Quién y por qué usan ORNI en Bogotá: una investigación propia de Despacio

Octubre de 2026

Publicado por:

Despacio (www.despacio.org)

Bogotá, Colombia

Autores:

Etienne Deler

Carlos F Pardo

Corrección de estilo: Freddie Bossa

Diagramación: Carlos F Pardo (Portada: Laura Fernanda Sánchez)

Cita sugerida (formato APA):

Deler, E.; Pardo, C. F. (2026). *Quién y por qué usan ORNI en Bogotá: una investigación propia de Despacio*. <https://despacio.org/hacemos/>

Licencia: esta publicación sigue la licencia Creative Commons CC-BY-NC 4.0 que permite compartir bajo atribución y con propósito no comercial. Las condiciones completas están descritas en <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/deed.es>

Uso de IA: Todo el texto fue escrito por sus autores, y revisado por personas. Ningún aparato se entrometió en ese proceso. Por parte del autor francés, se utilizó la Inteligencia Artificial de manera puntual para la revisión gramatical y de conjugación del texto.

Contenido

Contenido	4
Contexto	5
¿Qué son los ORNI?	5
¿Qué quisimos lograr en este estudio?	5
Metodología	7
Fase 1. Sondeo y cuestionarios	7
Sondeo presencial de campo	7
Sondeo virtual en redes sociales	9
Fase 2. Armonización de los datos	10
Resultados del análisis	12
¿Qué características tienen quienes usan ORNI?	12
Edad de los usuarios	12
Género y vehículo: más hombres en patineta, más mujeres en moped	14
Acompañantes, vehículo y género	15
¿De dónde vienen esos nuevos usuarios? Hay noticias buenas y malas	19
¿Por qué eligieron ese vehículo? Rapidez, congestión y costo	21
¿Qué tan “apegados” están al vehículo?	26
Dos perfiles predominantes de quienes usan moped y patineta eléctrica	28
¿Qué hacer a partir de este primer análisis?	29
¿Por qué nos debe importar esto?	29
¿Qué podríamos hacer para sacarles el mayor provecho?	29
¿Cómo debemos seguir investigando?	29
Bibliografía	34
Leyes y regulación	34
Encuestas e informes	34
Publicaciones, libros y artículos	34
Anexos	36
Anexo 1. Anexo digital con formulario online y resultados	36
Anexo 2. Formato de sondeo presencial de campo	37
Anexo 3. Respuestas a pregunta final de comentarios adicionales	38

Contexto

¿Qué son los ORNI?

Estamos en un momento clave de la regulación de los Vehículos Eléctricos Livianos de Movilidad Personal Urbana (VELMPU), definidos según la Ley 2486 de 2025 como “Vehículos asistidos o impulsados por un motor eléctrico, de peso reducido, diseñados para uso individual en entornos urbanos, que cumplen con las características y especificaciones técnicas definidas por el Ministerio de Transporte para circular por la cicloinfraestructura y las vías permitidas, en los términos de la presente ley. La potencia nominal de estos vehículos no podrá exceder los 1000 W”. Aunque esta definición es bastante específica, todavía quedan varios vehículos sin una definición clara, que se han denominado ORNI (Objetos Rodantes No Identificados) (Pardo, 2016).

La nueva ley ha generado mucho de qué hablar y, en ocasiones, se ha presentado como una puerta abierta para una masacre en las ciclorrutas (Pardo, 2025). La Ley 2486 de 2025 actualiza, amplía y redefine las condiciones de circulación establecidas en la Resolución 160 de 2017 al abrir masivamente la cicloinfraestructura a ciclomotores, es decir, vehículos eléctricos ligeros impulsados sin necesidad de esfuerzo físico. El texto de 2017 reservaba las ciclorrutas exclusivamente para bicicletas mecánicas o de pedaleo asistido (máximo 350 W, 35 kg de peso y pedaleo asistido), relegando cualquier ciclomotor o *moped* con acelerador a la calzada vehicular, con la exigencia de placa, SOAT y licencia de conducción. La ley de 2025 permite la circulación por las ciclorrutas de vehículos de hasta 1000 W, propulsados directamente por motor eléctrico (sin obligación de pedalear). Además, cuando pesan menos de 60 kilos, no requieren matrícula, SOAT ni licencia de conducción. Finalmente, aunque la velocidad se mantiene limitada a 25 km/h dentro de la cicloinfraestructura, estos mismos vehículos quedan autorizados para alcanzar hasta 40 km/h en las vías mixtas permitidas.

Nota importante sobre regulación: En agosto 4 de 2026, el Ministerio de Transporte expidió la “Resolución 20263040030675 de 2026, mediante la cual reglamenta la circulación de los vehículos de micromovilidad en Colombia y desarrolla la Ley 2486 de 2025” que deja mucho más claro varios de los aspectos relacionados con estos vehículos. A pesar de eso, el estudio que se presenta aquí fue hecho en un momento donde seguía la incertidumbre regulatoria y bajo ese contexto sigue siendo un estudio sobre ORNI¹.

¿Qué quisimos lograr en este estudio?

Como parte de un esfuerzo por entender las implicaciones de estos cambios, Despacio realizó un estudio el año pasado para medir la velocidad de los vehículos en ciclorrutas. Allí encontró que más de la mitad de las patinetas eléctricas y de los *mopeds* superan los 25 km/h (Hilbrig, Pardo y Ramírez, 2025).

En este trabajo queremos profundizar en ese análisis, conociendo mejor estos ORNI en términos de cómo se están usando y por qué, a través de cinco preguntas. A partir de este

¹ Si tiene interés en aprender más detalles sobre la nueva resolución, Despacio ha preparado una lista de preguntas frecuentes que está disponible en su página web.

trabajo queremos continuar ampliando el conocimiento sobre el tema y responder preguntas más complejas para formular mejores recomendaciones sobre la forma en que se usan estos vehículos en la ciudad.

Ejemplos **solamente ilustrativos** de los vehículos



moped



patineta

Por su parte, Despacio ha realizado otros ejercicios similares sobre peatones, bicicletas y motocicletas que dieron lugar a diversas publicaciones². En este último tema desarrolló un proyecto en seis ciudades de América Latina en 2015 (Rodríguez et al., 2015).

² Todas las publicaciones de Despacio están disponibles en despacio.org/hacemos.

Metodología

Este trabajo es el resultado de **387 cuestionarios con usuarios de moped y patineta eléctrica**, cuyas respuestas fueron recolectadas en dos fases.

Fase 1. Sondeo y cuestionarios



Sondeo presencial de campo

Se realizaron observaciones y sondeos presenciales entre el 30 de junio y el 7 de julio, durante las horas pico (de 6:00 a. m. a 8:00 a. m. y de 4:30 p. m. a 7:00 p. m.) en seis puntos estratégicos y tres alternos de Bogotá, ubicados en las localidades de Barrios Unidos, Chapinero, Fontibón, Kennedy, Santa Fe y Usaquén, (ver [mapa con detalles](#)), logrando 159 respuestas.

Durante esta etapa se registraron observaciones directas para clasificar el tipo de vehículo (*moped* o patineta eléctrica), el sexo aparente y el uso del vehículo (solo o acompañado). Asimismo, se estimó la edad aproximada del usuario y, cuando correspondía, de su acompañante, mediante rangos decenales hasta la categoría de 60 años o más. El formulario utilizado se presenta en el anexo de este documento.



En esta fase se formularon cuatro preguntas de respuesta abierta que, en caso de no obtener una respuesta espontánea, se guiaban proponiendo opciones como las siguientes:

- **Medio de transporte anterior:** bicicleta asistida, bicicleta, patineta eléctrica, *moped*, automóvil, SITP/TransMilenio, taxi, aplicaciones de transporte o caminando.
- **Motivo de uso:** economía, razones ecológicas, evitar trancones, no tener pico y placa, realizar ejercicio, motivos de salud u otro.
- **Reacción ante una norma de pico y placa:** no le importa o no entiende la norma, sigue andando con placa, se cambia a moto, bicicleta o transporte público, u otro.
- **Duración del viaje:** cuando se trataba de un trayecto diario.

Sondeo virtual en redes sociales

Para su referencia, estaremos hablando de estos dos tipos de vehículos (a grandes rasgos)

Ejemplos **solamente ilustrativos** de los vehículos



moped



patineta

¿Qué utiliza?

☐ moped en Bogotá

☐ Patineta eléctrica en Bogotá

A partir de los hallazgos de campo, se ajustaron las preguntas para un cuestionario digital distribuido en LinkedIn y en Instagram y Facebook, plataformas de Meta, con *boost* entre el 9 y el 21 de julio, mediante el cual obtuvimos 228 respuestas. Para el ejercicio virtual, se describieron los términos *moped* y patineta eléctrica con las siguientes imágenes:

En el formulario se aplicó un filtro para incluir únicamente a personas que usan *moped* o patineta eléctrica en Bogotá. Para este grupo seleccionado, las preguntas de la encuesta se ajustaron de la siguiente manera:

- **Medio de transporte anterior:** bicicleta asistida, bicicleta convencional, patineta eléctrica, *moped*, automóvil, SITP/TransMilenio, taxi o aplicaciones o caminando.
- **Razón principal de uso:** economía, rapidez, impacto ambiental, evitar trancones, evitar el pico y placa, hacer ejercicio, salud, evitar el sudor o despeinarse, insatisfacción con la alternativa anterior u otro.
- **Reacción ante mayores requisitos legales (casco, placa, licencia, SOAT, etc.):** continuar igual sin cumplir la norma, hacer los ajustes para cumplir la norma, ahorrar para una moto, cambiarse a bicicleta, cambiarse a transporte público u otro.

- **Identidad de género:** hombre, mujer, otra identidad o prefiere no decir.
- **Rango de edad del encuestado y de su acompañante (cuando aplicaba):** categorías decenales desde los 10 años hasta más de 60 años o más, o la opción de no responder.
- **Localidad de origen, duración del último viaje** (ajustado tras comprobar en campo que la gran mayoría de los trayectos eran cotidianos) **y presencia de acompañantes.**

Nota metodológica sobre método y muestreo: Somos conscientes de que las condiciones de recolección en campo, realizadas en semáforos durante aproximadamente un minuto en medio de los desplazamientos cotidianos, difieren significativamente de las del entorno virtual. En el trabajo de campo, el breve tiempo de respuesta favoreció la espontaneidad y una mayor variedad de respuestas no inducidas. Asimismo, cabe señalar que la estimación de la edad a partir de la observación visual directa constituye una aproximación subjetiva que no necesariamente refleja la edad real del usuario.

En contraste, la encuesta digital otorgó mayor tiempo de reflexión a las personas participantes, pero el uso de opciones predefinidas pudo haber influido en su selección final. Por ello, el análisis contempla estas diferencias contextuales y metodológicas, entendiendo que el entorno y la formulación de las preguntas inciden directamente en los resultados obtenidos.

Por otra parte, dejamos claro que este es un sondeo y no una encuesta con una muestra representativa, y que el muestreo es no probabilístico simple. No obstante, consideramos que constituye una primera aproximación para responder preguntas relevantes de política pública y que, en cualquier caso, ofrece una base más sólida que las opiniones “de sillón” emitidas sin datos ni trabajo de campo alguno.

Fase 2. Armonización de los datos

manual o fórm	Día	Hora	Lugar	Tipo hoy	Genero (aparente)	Edad (aparente)	Antes ¿Qué usaba?	¿Por qué lo utiliza?	Si le exigen placa, que haría?	Tiempo de viaje (min)	Edad acompañan te
manual	30/05/26	06:48	Calle 20#19B	moped en Bog...	Hombre	20-30 años	SITPI/ Transmilenio	Evito los trancones	Se cambia a transporte...	50	Iba solo
manual	30/05/26	06:52	Calle 20#19B	moped en Bog...	Hombre	40-50 años	Bicicleta	Es más rápido	Se cambia a bicicleta	30	Iba solo
manual	30/05/26	07:04	Calle 20#19B	moped en Bog...	Hombre	30-40 años	SITPI/ Transmilenio	Es más rápido	Otra	90	Iba solo
manual	30/05/26	07:05	Calle 20#19B	moped en Bog...	Hombre	20-30 años	SITPI/ Transmilenio	Es más rápido	Otra	30	Iba solo
manual	30/05/26	07:07	Calle 20#19B	moped en Bog...	Mujer	40-50 años	SITPI/ Transmilenio	Evito los trancones	Otra	35	Iba solo
manual	30/05/26	07:13	Calle 20#19B	moped en Bog...	Hombre	50-60 años	SITPI/ Transmilenio	Es más rápido	Otra	50	Iba solo
manual	30/05/26	07:22	Calle 20#19B	moped en Bog...	Hombre	20-30 años	Bicicleta asistida	Me trabajo depende de esto	Otra	50	Iba solo
manual	30/05/26	07:27	Calle 20#19B	Patineta eléctri...	Hombre	40-50 años	Bicicleta	Es más rápido	Sigue igual (haciendo a...	25	Iba solo
manual	30/05/26	07:34	Calle 20#19B	Patineta eléctri...	Mujer	20-30 años		Es más barato	Otra	30	Iba solo
manual	30/05/26	07:38	Calle 20#19B	moped en Bog...	Mujer	20-30 años	SITPI/ Transmilenio	Es más rápido	Sigue igual (haciendo a...	40	Iba solo
manual	30/05/26	07:39	Calle 20#19B	moped en Bog...	Mujer	40-50 años	SITPI/ Transmilenio	Es más rápido	Sigue igual (haciendo a...	60	Iba solo
manual	30/05/26	07:40	Calle 20#19B	moped en Bog...	Mujer	20-30 años	SITPI/ Transmilenio	Es más rápido	Otra	45	Iba solo
manual	30/05/26	07:43	Calle 20#19B	moped en Bog...	Mujer	30-40 años	SITPI/ Transmilenio	Es más rápido	Otra	40	Iba solo
manual	30/05/26	07:45	Calle 20#19B	moped en Bog...	Hombre	20-30 años	SITPI/ Transmilenio	Es más rápido	Otra	30	Iba solo
manual	30/05/26	07:48	Calle 20#19B	moped en Bog...	Hombre	40-50 años	SITPI/ Transmilenio	Es más rápido	Sigue igual (haciendo a...	40	Iba solo
manual	30/05/26	07:50	Calle 20#19B	moped en Bog...	Mujer	50-60 años	SITPI/ Transmilenio	Calidad de vida	Sigue igual (haciendo a...	35	30-40
manual	30/05/26	07:51	Calle 20#19B	moped en Bog...	Hombre	40-50 años	Bicicleta	Es más barato	Se cambia a bicicleta	45	Iba solo
manual	30/05/26	07:54	Calle 20#19B	moped en Bog...	Hombre	30-40 años	Bicicleta	Por mi condición de salud	Otra	15	Iba solo
manual	30/05/26	07:55	Calle 20#19B	moped en Bog...	Mujer	30-40 años	Automóvil	Evito los trancones	Otra	40	Iba solo
manual	30/05/26	07:59	Calle 20#19B	moped en Bog...	Hombre	40-50 años	Automóvil	Evito los trancones	Otra	20	Iba solo
manual	30/05/26	07:59	Calle 20#19B	moped en Bog...	Mujer	40-50 años	SITPI/ Transmilenio	Evito los trancones	Sigue igual (haciendo a...	45	20-30
manual	01/06/26	06:51	Camera 7#70	moped en Bog...	Mujer	20-30 años	Caminaba	Evito los trancones	Otra	35	Iba solo
manual	01/06/26	06:52	Camera 7#70	moped en Bog...	Hombre	40-50 años	Patineta eléctrica	Evito los trancones	Otra	15	Iba solo

Con una muestra total de 387 respuestas, la información recolectada permite estructurar un análisis inicial sobre el perfil de los usuarios de *moped* y patineta eléctrica en Bogotá, que posteriormente podrá ampliarse mediante un proyecto de mayor magnitud y mejor financiación.

Para armonizar la información, centralizamos todos las respuestas en un base de datos y posteriormente realizamos un proceso de armonización y homologación entre los

registros obtenidos en campo y los recopilados mediante la encuesta digital, enfocado principalmente en la variable relacionada con los motivos de uso. Este ajuste no compromete la validez ni el rigor técnico del estudio; por el contrario, busca ofrecer una lectura integral e incluyente de los patrones de comportamiento. De este modo, respuestas equivalentes expresadas en ambas fases, como "llegar más rápido" o "ahorrar tiempo", se consolidaron bajo la categoría de **rapidez**, lo que permitió analizar la información de manera consistente.

La hoja de cálculo resultante se entrega en un anexo digital de este informe.

Resultados del análisis

¿Qué características tienen quienes usan ORNI?

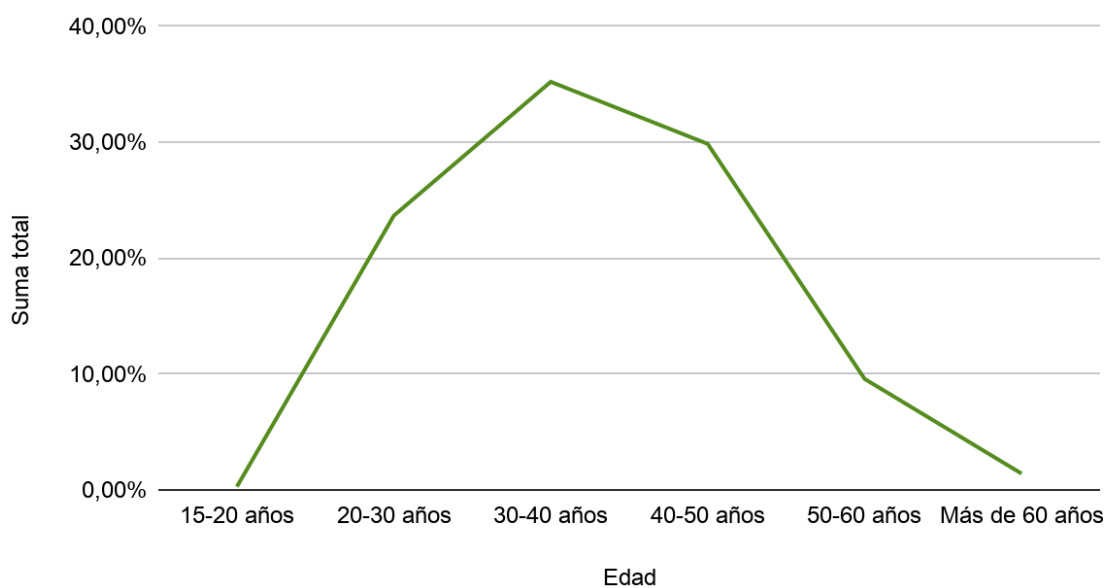
Ante todo, resulta necesario analizar el perfil demográfico de quienes usan estos vehículos a partir de la información recolectada. De las 387 respuestas, 199 correspondieron a usuarios de moped y 155 a usuarios de patineta eléctrica; las restantes fueron descartadas del análisis porque correspondían a personas que vivían fuera de Bogotá o indicaron utilizar otro modo de transporte.

No resulta pertinente comparar la cantidad de usuarios de *moped* y patineta eléctrica, ya que la muestra no fue diseñada para estimar la participación de cada modo en la población y el trabajo de campo no permite extraer ese tipo de conclusiones. En cambio, sí es posible analizar variables como la edad, el género y el uso de acompañantes según el tipo de vehículo.

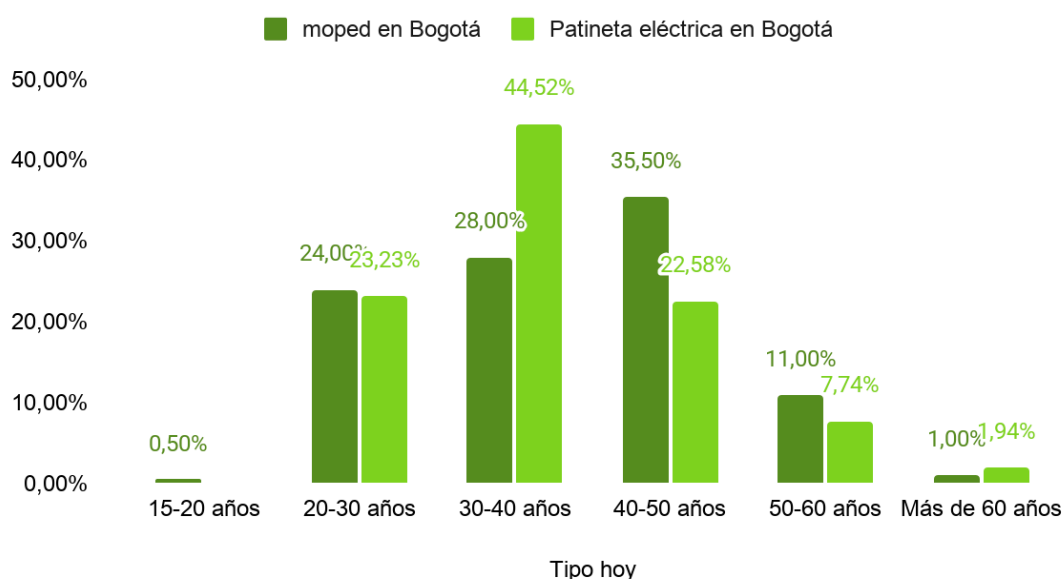
En Bogotá existen algunas hipótesis basadas en la observación cotidiana, como que las “mujeres usan principalmente *moped* para transportar niños y los hombres prefieren la patineta eléctrica” o que “muchas mujeres utilizan el moped para desplazarse a las 6 a. m. a trabajar en laboratorios médicos”. Aunque estas hipótesis resultan interesantes, hasta donde sabemos no habían sido contrastadas con datos. Este trabajo busca aportar evidencia para aproximarse a una respuesta y comprender mejor sus implicaciones.

Edad de los usuarios

Edad de los usuarios



Edad de los usuarios de moped y patineta eléctrica



La edad aparente de los usuarios es bastante diversa. Sin embargo, más del 88 % tiene entre 20 y 50 años, y más de la mitad tiene menos de 40 años. En ese sentido, estos vehículos son utilizados principalmente por personas jóvenes.

Al desagregar la información por tipo de vehículo, se observa que la patineta eléctrica es utilizada por personas más jóvenes que el *moped*. La mayor parte de los conductores de *moped* tiene entre 40 y 50 años, mientras que la mayoría de los usuarios de patineta eléctrica tiene entre 30 y 40 años.

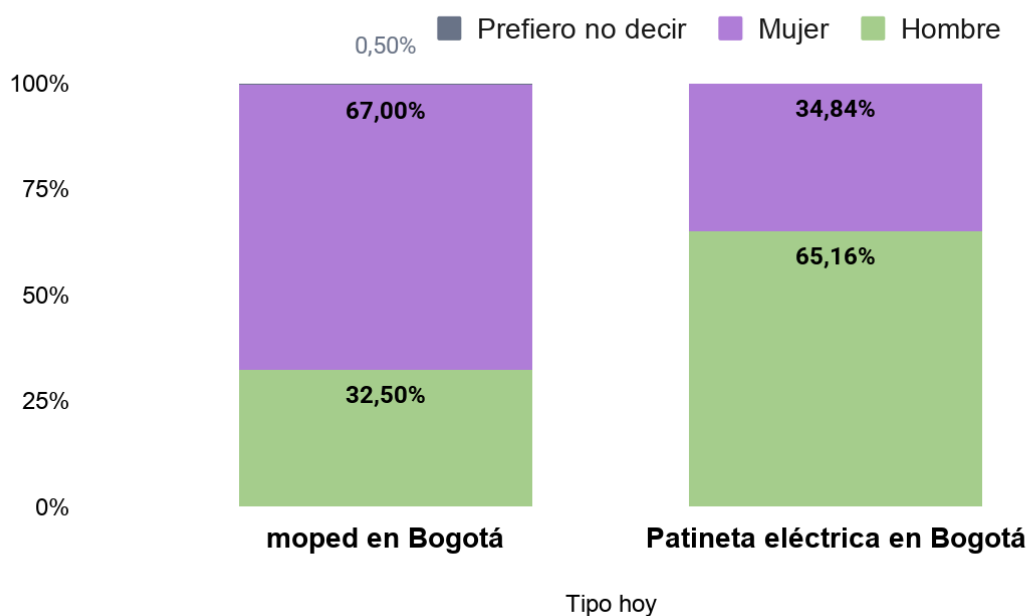
Se pueden formular varias hipótesis para explicar esta diferencia. En el caso de las patinetas eléctricas, se trata de un vehículo percibido como "peligroso", tanto para quien lo conduce como para los demás usuarios de la vía. Otras investigaciones también muestran que este modo de transporte presenta un perfil de usuarios relativamente joven (DG Cities, 2021) y una mayor tolerancia al riesgo (Delavary et al., 2025). Además, como señalaron varios participantes, el precio también influye en la decisión de uso, pues una patineta eléctrica suele ser más barata que un *moped* o un carro.

En cuanto al *moped*, la distribución por edades es más variada y resulta más difícil interpretar las diferencias observadas.

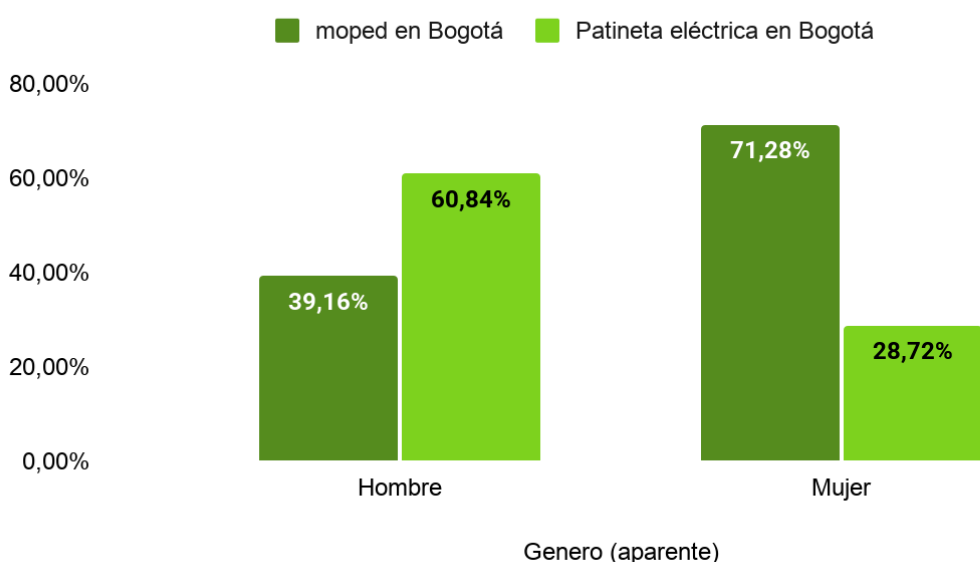
En ambos vehículos, el bajo porcentaje de personas mayores de 60 años puede explicarse, al menos en parte, porque las encuestas se realizaron durante las horas pico. Aun así, la importante proporción de usuarios menores de 50 años sugiere que la micromovilidad sigue siendo especialmente atractiva para las personas jóvenes, aunque su uso entre personas de mayor edad parece estar aumentando, especialmente en el caso del *moped* (Voi Technology, 2025).

Género y vehículo: más hombres en patineta, más mujeres en *moped*

Género según el vehículo



Distribución del uso de moped y patineta eléctrica según el género



La información sobre género estuvo disponible para 353 personas: 188 mujeres y 165 hombres. En este grupo, aunque los hombres utilizan más la patineta eléctrica que el *moped*, el resultado más llamativo es el bajo uso de patineta eléctrica entre las mujeres.

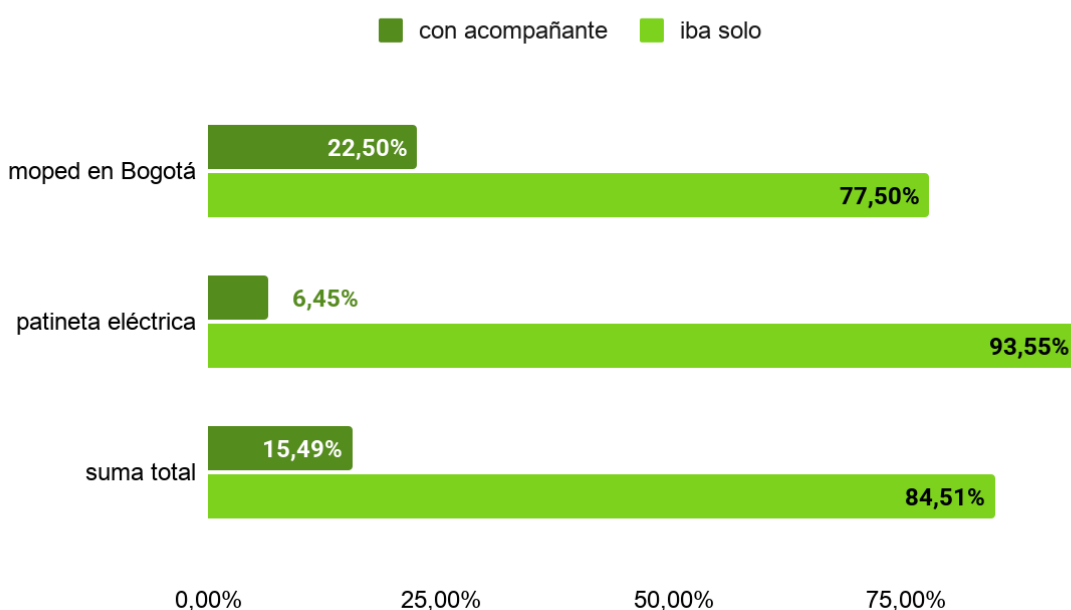
En efecto, es más frecuente encontrar mujeres en *moped*, así como es más frecuente ver hombres en patineta eléctrica.

La elección del vehículo varía significativamente según el género. El 65,16 % de los usuarios de patineta eléctrica son hombres, mientras que el 67 % de los usuarios de *moped* son mujeres. Visto desde la perspectiva de cada género, el 71,28 % de las mujeres encuestadas utiliza *moped* frente a un 28,72 % que prefiere la patineta eléctrica. En contraste, el 60,84 % de los hombres se desplaza en patineta eléctrica, comparado con el 39,16 % que utiliza *moped*.

En este sentido, aunque los hombres muestran una mayor preferencia por la patineta eléctrica, el hecho más relevante es la marcada concentración del uso femenino en un solo modo de transporte: el *moped*, que reúne a aproximadamente siete de cada diez usuarias encuestadas.

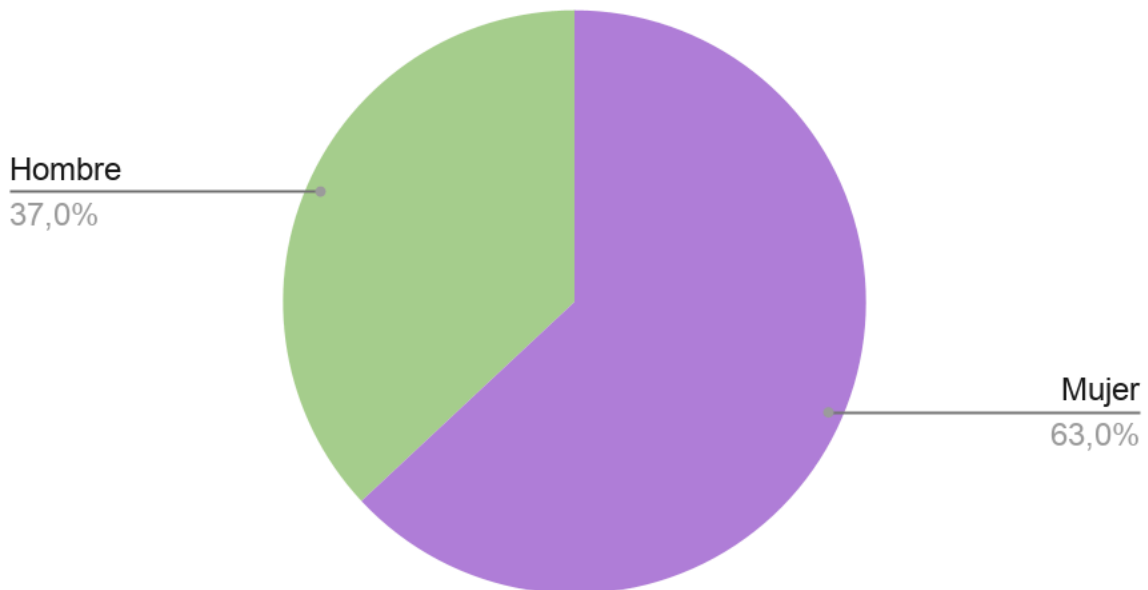
Acompañantes, vehículo y género

Parte de acompañante según el vehículo



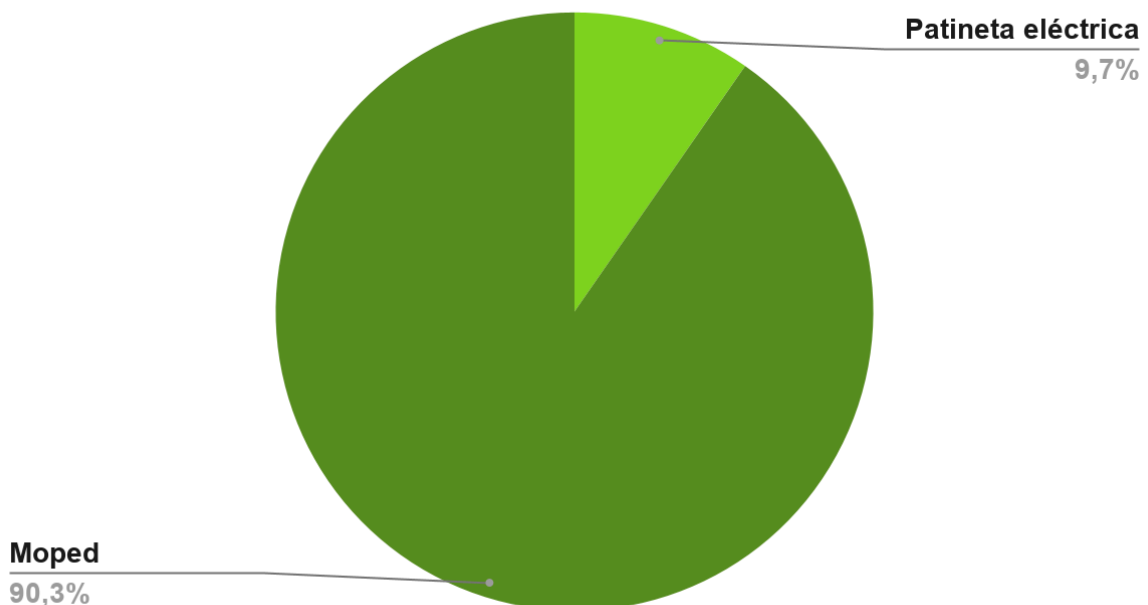
Con respecto a la hipótesis de que “las mujeres llevan niños en sus *mopeds*”, los datos muestran, en primer lugar, que el uso de estos vehículos es mayoritariamente individual, el 84,51 % de los encuestados realiza sus trayectos sin acompañante. No obstante, existen diferencias importantes entre los dos modos de transporte. Mientras la patineta eléctrica se consolida como un medio de transporte casi exclusivamente individual (93,55 % de viajes se realizan en solitario), el *moped* muestra una mayor tendencia al uso compartido, con acompañantes en 22,50 % de los viajes, es decir, casi uno de cada cuatro.

Género de quienes llevan un acompañante



La hipótesis según la cual las mujeres viajan con acompañantes con mayor frecuencia que los hombres encuentra cierto respaldo en los datos, aunque la diferencia no es muy marcada: el 57,4 % de los viajes con acompañante corresponde a mujeres, frente al 42,6 % realizado por hombres.

Vehículos de las mujeres que llevan un acompañante

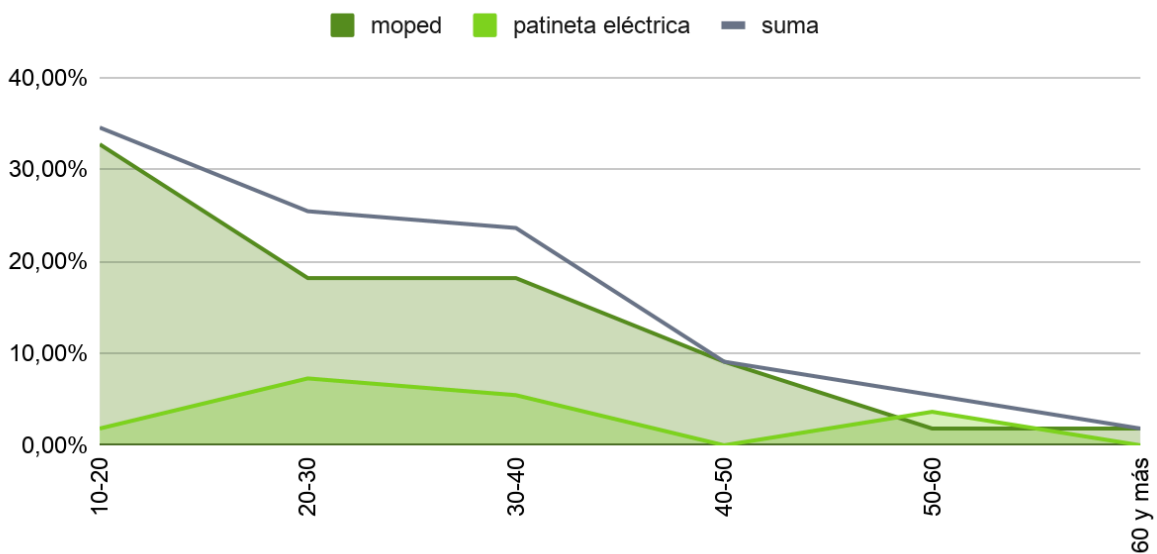


Estos resultados son consistentes con los patrones generales observados por género. La movilidad compartida de las mujeres se concentra casi de manera exclusiva en *moped*: el 90,3 % de las mujeres que viajan acompañadas utiliza este vehículo. En los hombres, en

cambio, el comportamiento es más diverso, pues casi un tercio de quienes llevan acompañante lo hace en patineta eléctrica.

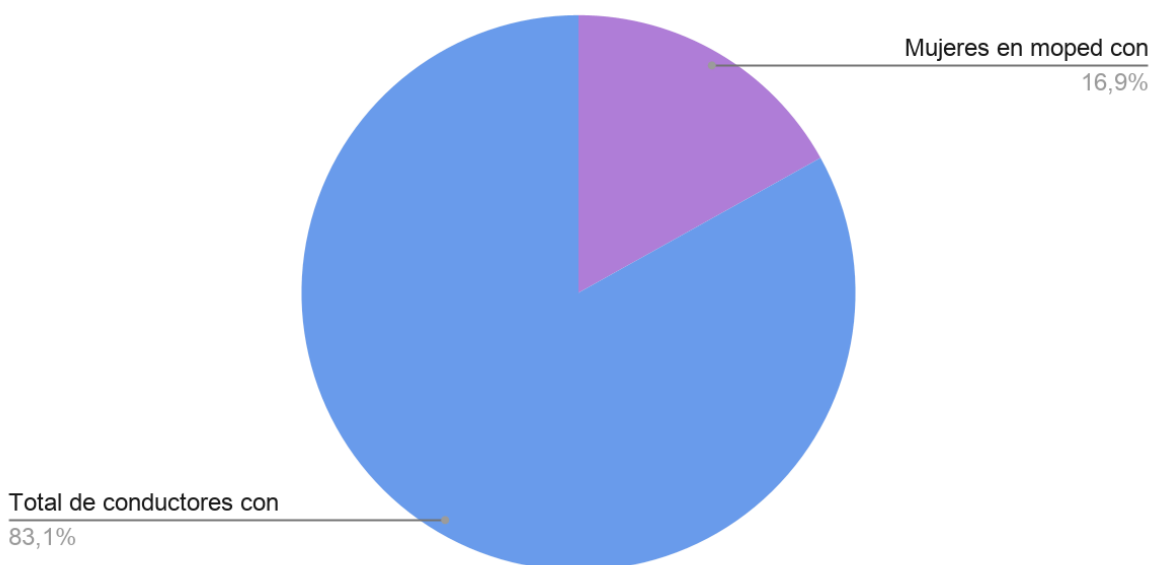
Estos resultados plantean una pregunta interesante, casi del tipo “¿qué fue primero, el huevo o la gallina”: ¿el vehículo se elige porque van a llevar a alguien o llevan a alguien porque tienen donde hacerlo? Aunque este estudio no permite responder esa pregunta, nos parece razonable plantear como hipótesis que determinadas necesidades de viaje (como transportar a otra persona) influyen en la elección del vehículo.

Distribución por edad de los acompañantes según el modo de transporte



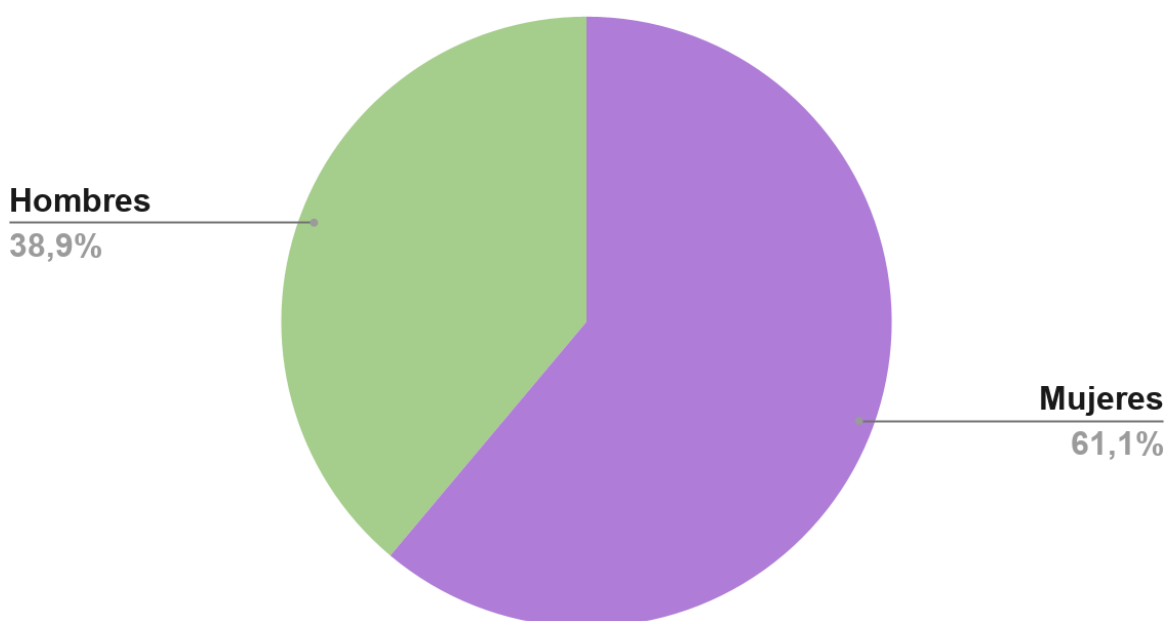
Parece existir una relación inversa entre la edad y la cantidad de acompañantes: a mayor edad, menor es el número de acompañantes registrado. Un 60 % de los acompañantes tiene menos de 30 años, destacándose de manera particular el rango de 10 a 20 años, que concentra por sí solo el 34,55 % del total. Aunque no todo este grupo está conformado por menores de edad, es razonable plantear la hipótesis de que una proporción significativa corresponde a viajes de cuidado o acompañamiento familiar (padres o madres trasladando a sus hijos), un patrón relevante para la movilidad en estos vehículos.

Proporción de mujeres con acompañante menor de 20 años respecto al total de conductores con acompañante



Al analizar la proporción de mujeres que usan *moped* con un acompañante menor de 20 años, se observa que este grupo representa menos de una quinta parte del total de los viajes con acompañante. Sin embargo, dentro de estos viajes, que podríamos llamar “de cuidado”, las mujeres están más representadas que los hombres, con el 61,1 % de los viajes.

Género del conductor con acompañante menor de 20 años



La mayor presencia de mujeres en *moped* con acompañantes menores de 20 años, frente a la patineta eléctrica y en comparación con los hombres, sugiere que los viajes de cuidado son realizados predominantemente por mujeres.

Por ahora no fue posible comprobar la hipótesis de que quienes usan *moped* “son mujeres a las 6 a. m. porque tienen que ir a un laboratorio médico”. Sin embargo, sí parece pertinente profundizar en las ocupaciones y condiciones laborales que requieren mayor flexibilidad en el modo de transporte y dificultan el uso del transporte público.

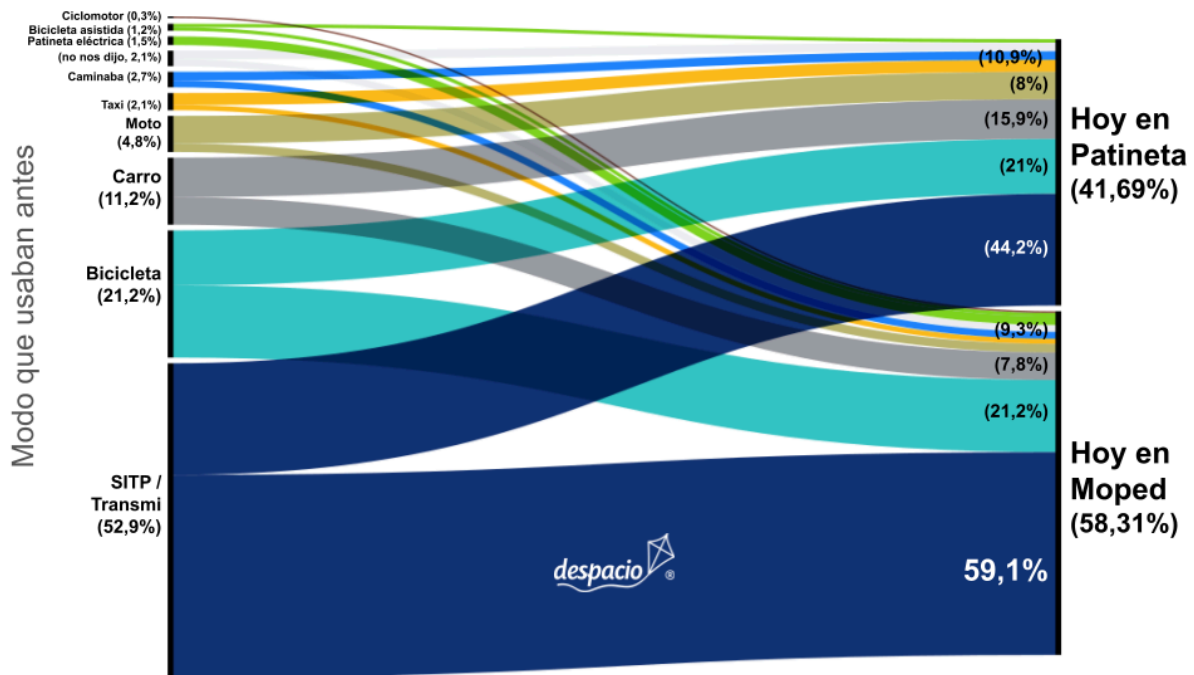
¿De dónde vienen esos nuevos usuarios? Hay noticias buenas y malas

En la promoción de la movilidad sostenible se busca que las personas usen con menor frecuencia e intensidad los modos de transporte más contaminantes. Al mismo tiempo, se busca fomentar que opten por modos que generan menor riesgo, emiten menos sustancias contaminantes y , en general, mejoran la calidad de vida tanto de quienes los usan como del resto de la sociedad.

Parte de este esfuerzo implica promover un cambio modal sostenible, es decir, que las personas sustituyan un modo de transporte contaminante o peligroso por otro más sostenible. No obstante, en la literatura sobre planificación del transporte y políticas públicas se conocen relativamente bien los modos de transporte que utiliza la población en un momento determinado, pero pocas veces se pregunta cuál era el modo que utilizaban antes. Este trabajo busca contribuir a comprender mejor ese cambio modal.

En el caso específico de los ORNI, esta pregunta es particularmente relevante, pues permite entender si su uso contribuye a una movilidad más sostenible o, por el contrario, el cambio modal no produce efectos positivos o incluso puede tener consecuencias negativas. Es decir, si una persona cambia a un *moped* o una patineta eléctrica, vehículos relativamente lentos y de bajas emisiones, ¿ese cambio representa una mejora desde el punto de vista de la movilidad sostenible?

Por esta razón, el cuestionario incluyó una pregunta que explícitamente hacía alusión al modo de transporte que utilizaban anteriormente las personas encuestadas.. La siguiente gráfica presenta los resultados mediante un diagrama de Sankey, en el que a la izquierda se muestra el modo utilizado anteriormente y a la derecha el modo que utilizan actualmente.



Lo que muestran estos resultados es, en primera medida, que más de la mitad de los viajes hacia estos modos proviene del transporte público. Es decir, que muchas personas ya utilizaban un modo de transporte sostenible y cambiaron a otro. Desde la perspectiva de quien realiza el viaje, este cambio podría considerarse neutro en términos de emisiones y positivo en términos de accesibilidad y gasto diario. No obstante, desde la perspectiva de la sociedad podría interpretarse como un resultado negativo, pues hay menos usuarios del transporte público y esto dificulta la viabilidad financiera de estos sistemas al reducir la demanda (y, con ello, la frecuencia y la calidad del servicio).

No es posible valorar este resultado como completamente preocupante, pero sí es importante resaltar que más del 20 % de quienes hoy usan estos modos antes utilizaban la bicicleta. En términos de sostenibilidad, esto implica un cambio hacia un modo menos sostenible desde las dimensiones ambiental, social y económica. Para la persona usuaria, sin embargo, el cambio puede ser beneficioso, pues obtiene una mayor accesibilidad, aunque con costos ligeramente superiores.

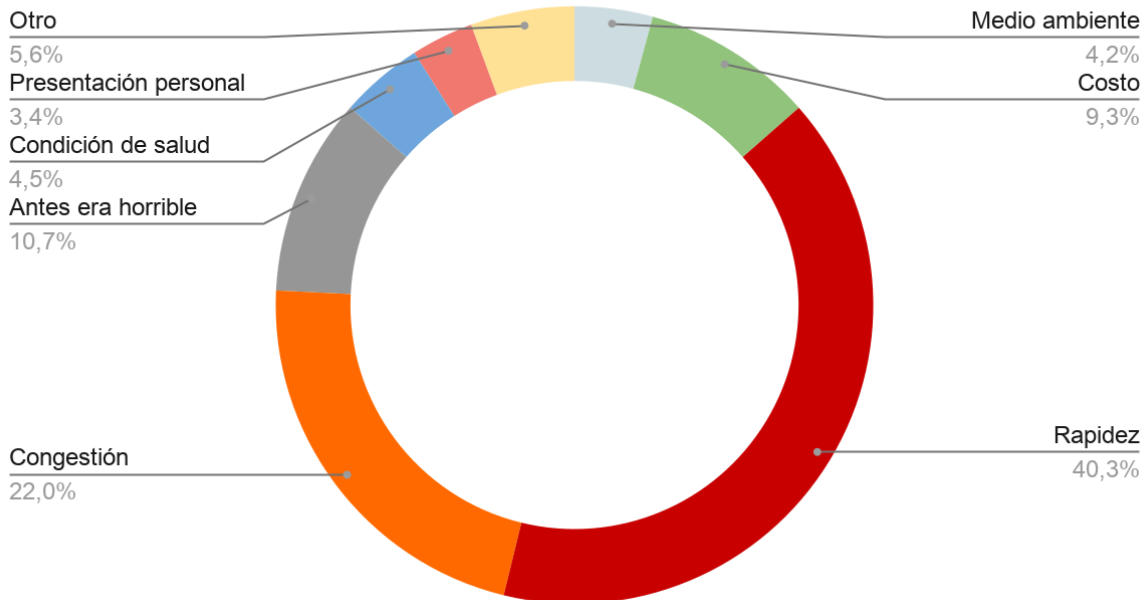
En contraste, resulta muy positivo que el 11 % de quienes respondieron antes utilizara carro y que alrededor del 5 % antes usara motocicleta. Esto es importante porque ambos modos son más contaminantes y están asociados con un mayor riesgo de siniestralidad, y por tanto con un mayor número de personas muertas y heridas.

Las implicaciones para la política pública son importantes y reiteran preguntas comunes en la literatura reciente sobre el tema: ¿cómo preservar los viajes realizados en transporte público y bicicleta? ¿Qué se puede hacer para incentivar que más usuarios del automóvil y la motocicleta se cambien a estos modos con mayor frecuencia?

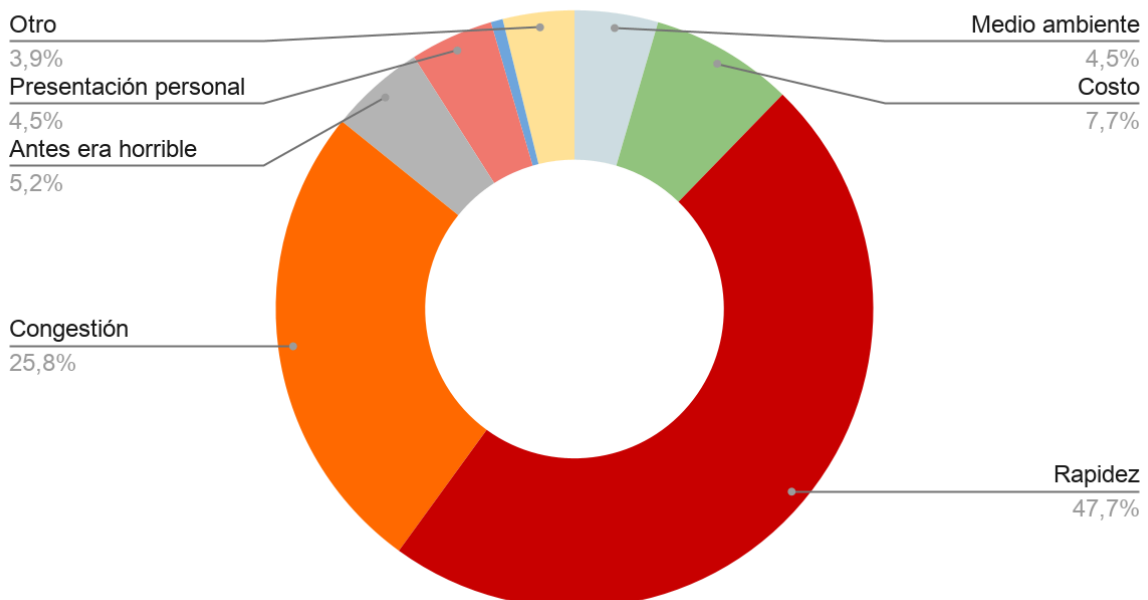
La siguiente sección, que revisa las razones por las cuales estas personas eligieron usar estos vehículos, ayuda a comprender por qué se han producido estos cambios modales. También puede ayudar a explicar por qué una persona dejaría de usar la bicicleta, si este es un modo de transporte esencialmente perfecto.

¿Por qué eligieron ese vehículo? Rapidez, congestión y costo

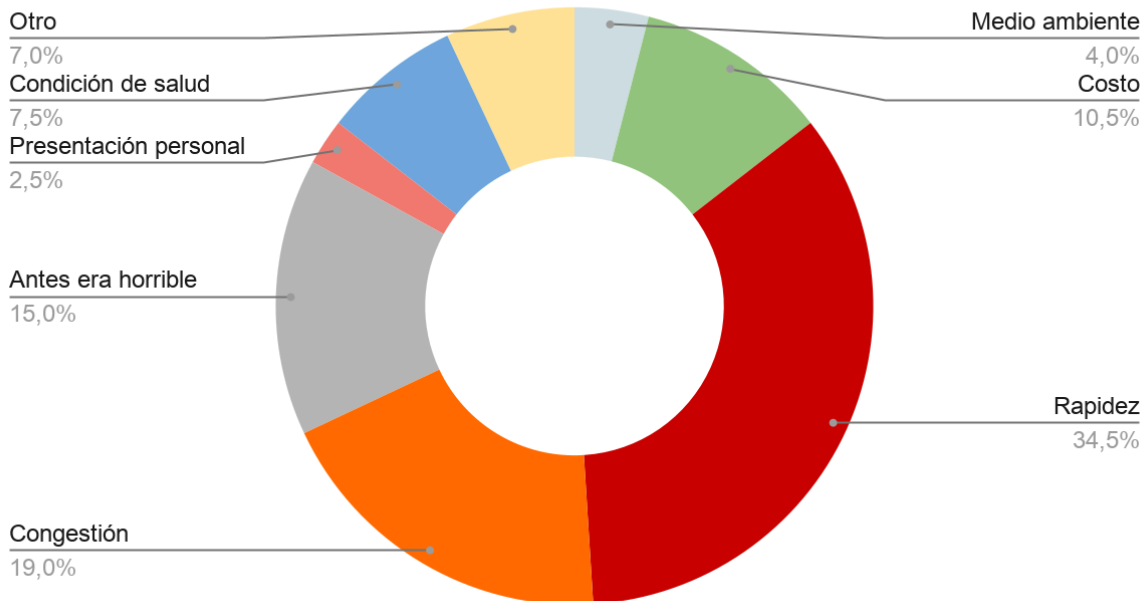
Principal motivo de elección de moped o patineta eléctrica



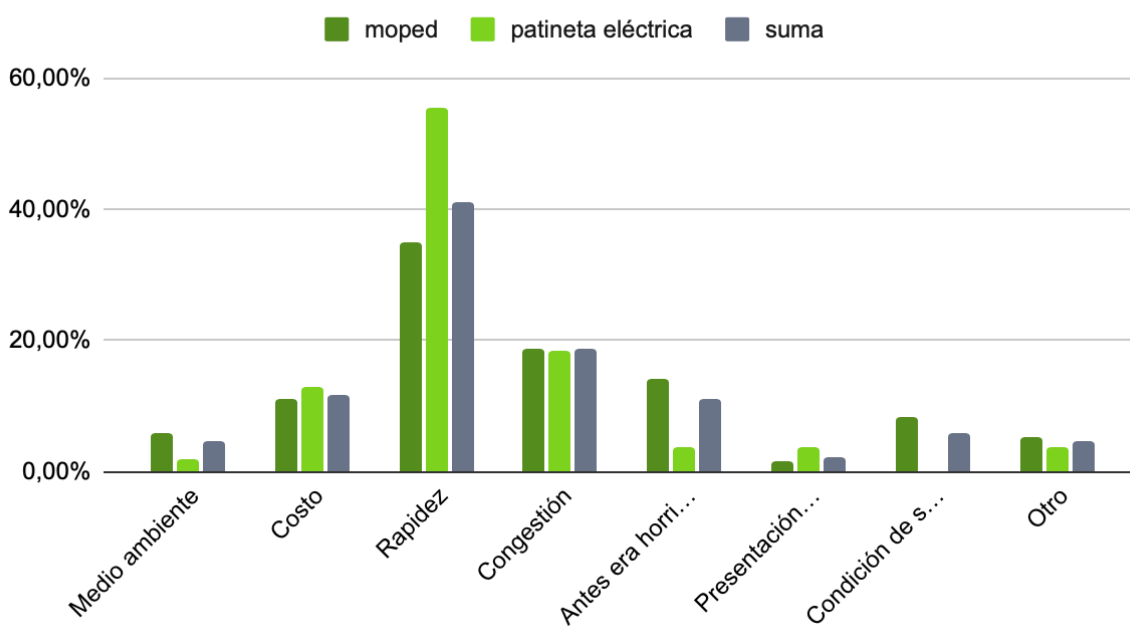
Principal motivo de elección de patineta eléctrica



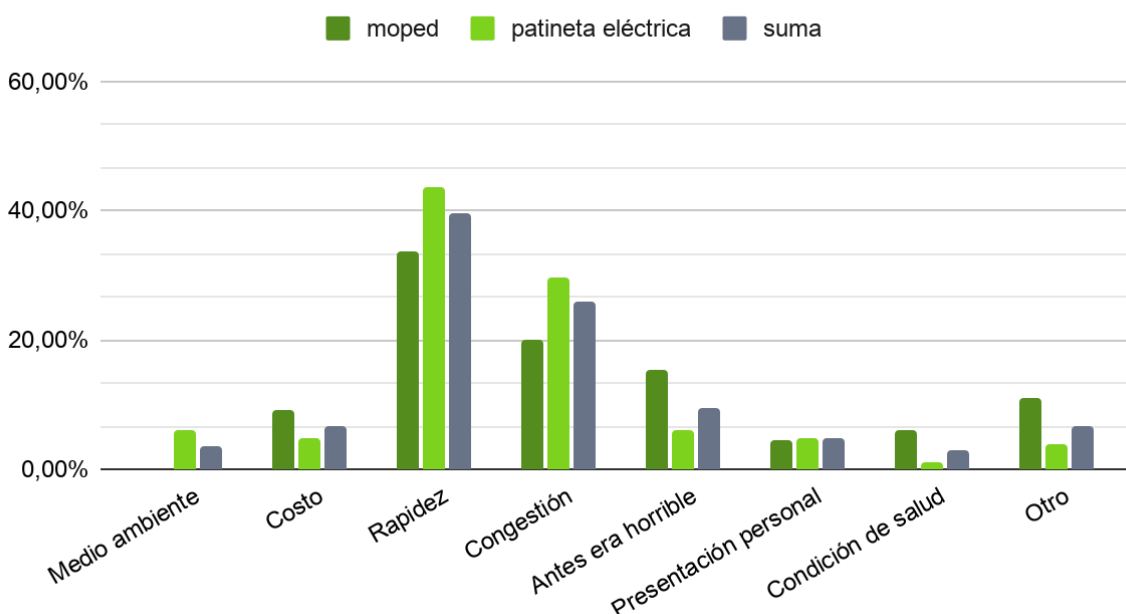
Principal motivo de elección de moped



Principal motivo de elección de las mujeres



Principal motivo de elección de los hombres



Las razones por elegir un *moped* o una patineta eléctrica fueron variadas y, en muchos casos, expresadas con gran entusiasmo. Sin embargo, algunas se destacan más que otras: siete opciones de respuestas representan más del 94% del total, y todas tienen una participación mínima del 3,38 % (respondían “no sudo ni me desarreglo”). Dentro de la categoría “otro” encontramos respuestas como “hago más deporte”, o “utilizo la patineta porque era un regalo” o, en el caso de una persona que trabaja como repartidor, entonces “utiliza el *moped* por el trabajo”.

Si nos fijamos en las respuestas más frecuentes, parece que existen tres grandes razones por las que las personas dicen utilizar un *moped* o una patineta eléctrica:

- **Ahorrar tiempo:** “rapidez”, “congestión”, “antes era horrible”.
- **Razones económicas:** “costo”.
- **Razones personales o éticas:** “medio ambiente”, “presentación personal”, “condición de salud”, “antes era horrible”.

El hecho de incluir “mi alternativa anterior era horrible” en dos grupos distintos se debe a que las razones detrás de esa respuesta fueron diferentes. Algunas personas mencionaron un TransMilenio “que se demoraba muchísimo”, mientras que otras relataban experiencias graves, como situaciones de acoso sexual.

También hay un aspecto de estas respuestas que, como organización, no nos sorprende, pero que sí debería sorprender a quien lee este informe: un vehículo cuya velocidad máxima es de 25 km/h es elegido porque se percibe como rápido.

La respuesta “es más rápido” debe analizarse, de todas formas, frente a la velocidad de las alternativas que tenían estas personas (o de los modos de los que provenían). Para ahondar en ese aspecto, sirve revisar las 143 respuestas de quienes dijeron que era más rápido andar en *moped* o patineta eléctrica:

Antes ¿Qué usaba?	Es más rápido	% de respuestas
(no indicó)	4	2,80 %
Automóvil	10	6,99 %
Bicicleta	25	17,48 %
Bicicleta asistida		0,00 %
Caminaba	5	3,50 %
Ciclomotor		0,00 %
Moto	8	5,59 %
Patineta eléctrica	1	0,70 %
SITP/ TransMilenio	85	59,44 %
Taxi	5	3,50 %

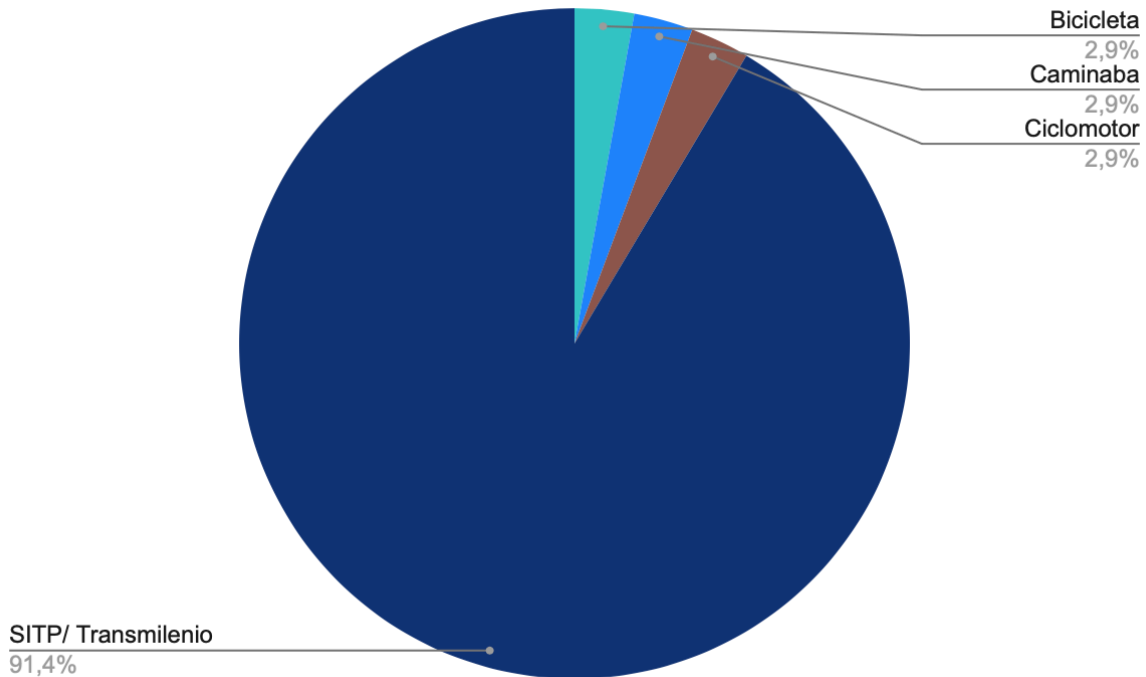
Según esto, andar en *moped* o patineta eléctrica resulta más rápido que desplazarse en SITP o TransMilenio (casi 60 % de esas respuestas corresponde a personas que provenían de ese modo) o que hacerlo en bicicleta (17,48 %) e, incluso, en carro (6,99 %).

Volviendo a la pregunta general, varios estudios de organizaciones internacionales (por ejemplo, ITF, 2024) sobre micromovilidad destacan que el ahorro de tiempo es una de las principales razones para usar estos modos. Nuestro estudio confirma esta idea: el 72,95 % de las respuestas apuntan en ese sentido y el 40,28 % afirmó utilizar estos vehículos por rapidez, lo que, nuevamente, resulta interesante dado que su velocidad no es particularmente alta.

Sin embargo, también vale la pena fijarse en otras razones, quizá más vinculadas con las condiciones locales que únicamente con la rapidez. Por ejemplo, que el 10,70 % de las respuestas esté relacionado con el rechazo de la alternativa anterior invita a preguntarse por las razones de ese cambio. Nuestra recolección de datos no permite dar respuestas precisas. Sin embargo, entre quienes respondieron esto, casi la totalidad (90,3 %) utilizaba antes el SITP o TransMilenio.

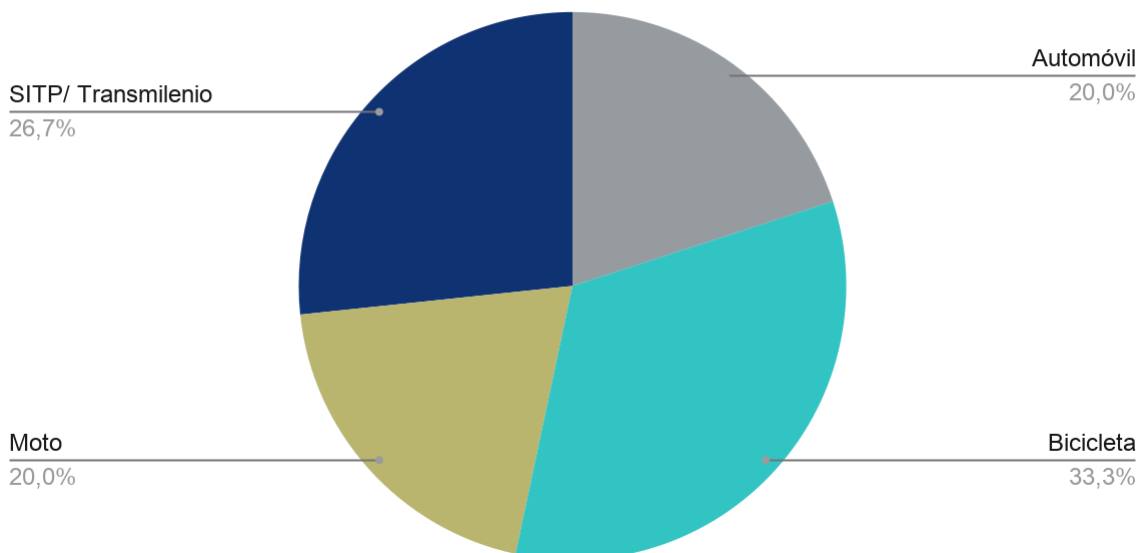
El rechazo de ese servicio puede explicarse por varias razones. Algunas personas mencionaron que tomar un bus en Bogotá era muy peligroso, y los reportes de haber sido víctimas de acoso sexual así lo reflejan. Otras señalaron la congestión del sistema y los largos tiempos de viaje. Estos datos permiten reflexionar sobre la eficiencia del transporte público en la ciudad, frecuentemente criticado y descrito como saturado (Gouëset y Thomas, 2023). De hecho, uno de los participantes afirmó que, con cambios normativos o de gestión, preferiría esperar la llegada del metro.

Sin embargo, resulta interesante contrastar esta percepción con los datos oficiales. La última encuesta del Índice de Satisfacción del Usuario de TransMilenio (primer semestre de 2026) registró un nivel histórico del 79,7 % de opinión favorable (Alcaldía de Bogotá, 2026).



Según la Encuesta Origen-Destino de 2023 (SDM, 2024), además de la rapidez, el costo constituye el principal factor de elección de un vehículo de micromovilidad. Nuestros datos muestran que solo un 9,3 % de los usuarios elige este medio por razones económicas, por lo que podemos clasificar este como un motivo minoritario

Modo de transporte previo de quienes reportaron ecología como razón de cambio



Respecto al uso por razones ambientales, resulta curioso analizar el modo de transporte del cual provienen estos usuarios. Sus respuestas se limitan a solo cuatro modos. Si bien

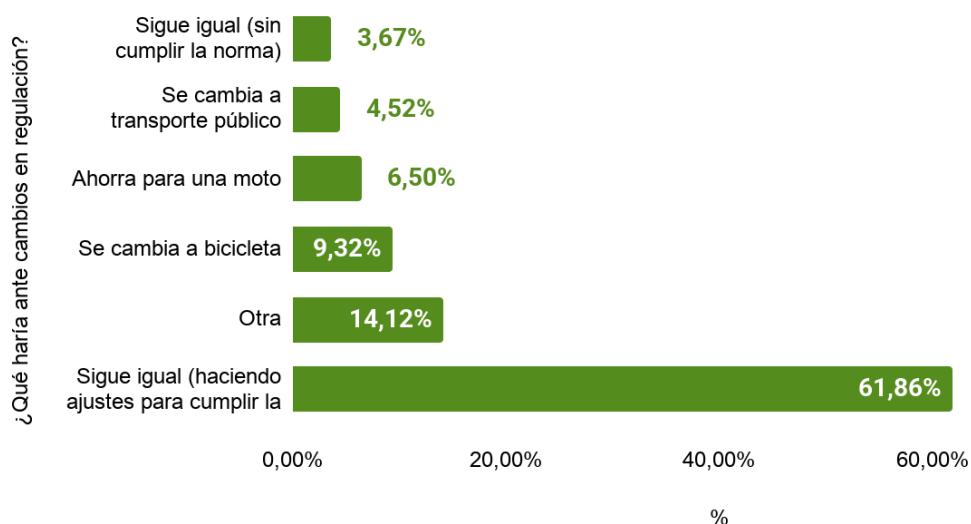
un 40 % utilizaba previamente un vehículo de combustión interna (automóvil o motocicleta), el 60 % restante ya utilizaba modos considerados sostenibles, como la bicicleta convencional o el transporte público. Resulta paradójico que la mayoría de quienes invocan la motivación ecológica para pasarse a la micromovilidad eléctrica ya utilizara una alternativa de bajo impacto ambiental. A lo mejor la clave no está en fijarse en el modo anterior, sino en la elección de un *moped* o patineta eléctrica frente a la alternativa de haber optado por un modo más contaminante. Esto podría explorarse con una pregunta contrafactual, por ejemplo: “¿Qué otro modo habría elegido en caso de que este no existiera?”.

Otra razón que cabe mencionar es el uso por motivos de salud, el cual representa un 4,51 % del total de la muestra, pero asciende al 7,50 % entre los conductores de *moped* (frente a menos del 1 % en el caso de las patinetas eléctricas). Desde esta perspectiva, el *moped* se posiciona como una alternativa de movilidad importante. Ante problemas de salud, usar una bicicleta convencional puede resultar difícil para quienes realizan viajes largos. El transporte público también puede presentar limitaciones para personas con enfermedades o dificultades de desplazamiento (Serna, 2026).

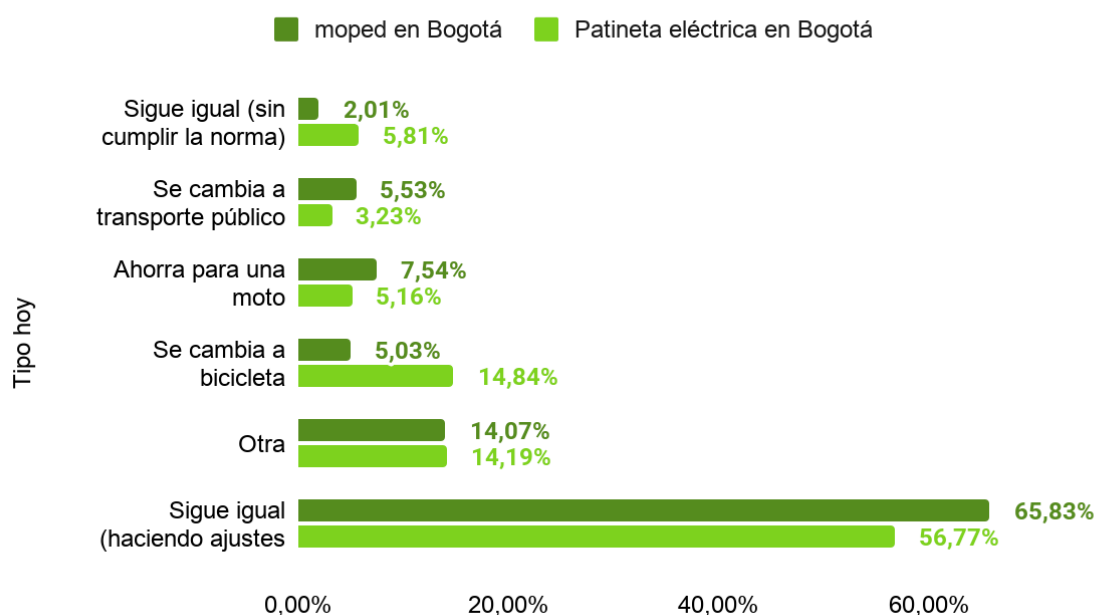
¿Qué tan “apegados” están al vehículo?

Hicimos preguntas sobre escenarios hipotéticos (en el trabajo de campo preguntamos qué harían si se asignaba placa al vehículo y, en la versión digital, formulamos la pregunta en términos más generales, sobre posibles “cambios en la regulación”) para entender su nivel de apego al vehículo y su disposición a cambiar de modo. El término “apego” se relaciona al término stickiness, estudiado para el caso del automóvil por Innocenti et al (2013), así como el de car pride de Moody (2019).

¿Qué harían ante un cambio de regulación (placa u otros)?



¿Que harían ante un cambio de regulación? (según vehículo)



Es evidente que existe un apego significativo al vehículo: casi el 65 % de los usuarios declara que seguiría utilizándolo a pesar de cambios en la norma, y menos del 4 % afirma que no cumpliría las nuevas normas.

Un 6,5 % respondió que su reacción ante cambios en la regulación (o a la asignación de placa) sería ahorrar para comprar una motocicleta. Esto representaría un cambio modal hacia un modo más contaminante y también más peligroso. Además, dentro de este grupo, más del 82 % utilizaba anteriormente la bicicleta o el SITP/TransMilenio, mientras que solo un 18 % provenía del carro o la moto. Esto sugiere que el *moped* y la patineta eléctrica pueden estar funcionando como una etapa intermedia que evita un cambio modal directo hacia vehículos particulares de combustión interna.

A propósito de la bicicleta, llama la atención que casi un 10 % afirma que la utilizaría si hubiera nuevas normas. Dentro de ese grupo, un 50 % utilizaba anteriormente la bicicleta (incluso bicicletas eléctricas), un 34,38 % el SITP/TransMilenio y casi un 10 % el carro o la moto. Este resultado es relevante: con nuevas normas, algunas personas dejarían el *moped* o la patineta eléctrica para pasarse a la bicicleta y, entre ellas, cerca de la mitad serían nuevos usuarios de este modo. En ese sentido, podemos imaginar que estos hipotéticos nuevos usuarios se familiarizaron con la bicicleta al utilizar las ciclorrutas y descubrieron que es un modo de transporte rápido y cómodo para desplazarse por Bogotá.

Sin embargo, entre quienes anteriormente usaban la bicicleta, solamente un 20 % volvería a ella con las nuevas normas; más del 63 % seguiría utilizando el *moped* o la patineta eléctrica (haciendo ajustes o no) y más del 6 % se cambiaría a la motocicleta. Esto sugiere que, con el auge de la micromovilidad, algunos usuarios de bicicleta dejaron de utilizar la bicicleta.

Solo el 4,52 % de los usuarios se cambiaría al SITP/TransMilenio con las nuevas normas. Es una cifra bastante baja, lo que confirma el rechazo al transporte público por parte de los usuarios de micromovilidad. De hecho, entre quienes hipotéticamente regresarían al transporte público, cerca del 75 % ya había utilizado anteriormente el SITP o TransMilenio; el resto provenía de la bicicleta, la patineta eléctrica, la motocicleta o caminaba.

Dos perfiles predominantes de quienes usan *moped* y patineta eléctrica

Con base en estos resultados, se puede identificar un perfil predominante de quienes usan *moped* en Bogotá. Corresponde a una mujer de entre 40 y 50 años que realiza trayectos sola, aunque en ocasiones viaja acompañada por una persona de entre 10 y 20 años, lo que sugiere un patrón de desplazamiento ligado a labores de cuidado o transporte escolar. Este perfil representa una captura desde el transporte público masivo, ya que cerca del 70 % de las usuarias de este grupo utilizaba anteriormente el SITP o TransMilenio. La elección de este vehículo está impulsada principalmente por la rapidez y, registra un tiempo promedio de viaje de 43 minutos. Asimismo, frente a la implementación de las nuevas regulaciones, este perfil muestra una alta continuidad en el uso, manifiesta que realizaría los ajustes necesarios para cumplir la normativa vigente.

De otra parte, se identifica un segundo perfil predominante, correspondiente a quienes usan patineta eléctrica. Está representado mayoritariamente por hombres de entre 30 y 40 años que realizan desplazamientos de carácter individual. A diferencia del *moped*, la transferencia modal asociada a este perfil es más diversificada : si bien un 40 % migró desde TransMilenio, un 21 % proviene de la bicicleta convencional. La rapidez constituye también el factor determinante de su adopción, reportando un tiempo promedio de desplazamiento de 31 minutos. Del mismo modo, las restricciones normativas no parecen haber desincentivando la elección de este vehículo, pues la mayoría de sus usuarios manifiesta que haría los ajustes necesarios para seguir utilizándolo.

Variable analizada	Perfil <i>moped</i>	Perfil patineta eléctrica
Género predominantemente asociado	Femenino	Masculino
Rango de edad principal	40–50 años	30–40 años
Presencia de acompañante	Generalmente no; ocasionalmente uno	No (trayectos individuales)
Modo de transporte anterior	SITP / TransMilenio (≈70 %)	TransMilenio (≈40 %), Bicicleta (>21 %)
Razón principal de uso	Rapidez	Rapidez
Impacto de la normativa	Continuidad en el uso con ajustes	Continuidad en el uso con ajustes
Duración media del desplazamiento	43 minutos	31 minutos

¿Qué hacer a partir de este primer análisis?

¿Por qué nos debe importar esto?

Reflexionar sobre este tema de micromovilidad resulta necesario frente a lo poco que se ha estudiado en detalle en Bogotá. Por ejemplo, la Encuesta de Movilidad (2023) agrupó estos modos dentro de la categoría “otro”. Al mismo tiempo, la presencia de estos modos en la ciudad sigue creciendo y necesitamos documentarla mejor.

Comprender quiénes usan estos modos y cómo lo hacen es clave, pero el alcance va mucho más allá de la simple observación. Se trata de aportar conocimientos para reflexionar de manera más amplia sobre la movilidad y la sostenibilidad:

- **Estos modos parecen ofrecer alternativas frente a la calidad de servicio de SITP y TransMilenio.** Analizar la micromovilidad permite entender cómo las personas resuelven sus viajes diarios y ofrecer soluciones complementarias frente a las deficiencias del SITP y TransMilenio, o mejorar las políticas a favor de la bicicleta.
- **Se pueden consolidar y promover los desplazamientos limpios.** No basta con preservar las dinámicas de quienes ya se mueven de manera sostenible; también cabe preguntarse cómo promover un verdadero cambio modal. Entender los usos de estos vehículos ayuda a diseñar estrategias capaces de convencer a más personas de bajarse del carro particular.
- **Es posible redefinir la relación con el tiempo y la velocidad en la ciudad.** Se trata de cuestionar la obsesión por desplazarse a altas velocidades. Poner en valor estos modos es demostrar que, a un ritmo *despacio*, también se llega a donde se quiere y que, en una metrópoli como Bogotá, moverse de forma eficiente puede significar desplazarse a 25 km/h.

¿Qué podríamos hacer para sacarles el mayor provecho?

Queremos menos siniestros, menos emisiones y una mejor experiencia de viaje. ¿Cómo podemos sacarles el mayor provecho a estos vehículos? Algunas posibilidades son:

- **Para lograr menos siniestros, personas heridas y muertas:** promover que más personas utilicen vehículos cuya velocidad máxima es de 25 km/h.
- **Para generar menos emisiones:** encontrar formas de orientar el cambio modal desde los modos más contaminantes, preservando al mismo tiempo el uso de la bicicleta y del transporte público.

¿Cómo debemos seguir investigando?

Este estudio no pretende ofrecer una visión exhaustiva o definitiva sobre el fenómeno; por el contrario, constituye una primera aproximación empírica y exploratoria a los usuarios de *mopeds* y patinetas eléctricas en Bogotá. Su propósito fundamental es sentar las bases para formular nuevos interrogantes que contribuyan tanto a la generación de conocimiento como al debate sobre la regulación de la micromovilidad en la ciudad.

A partir de estos hallazgos iniciales surgen múltiples preguntas de investigación que requieren respuesta:

- **¿Cuántos de estos vehículos hay?** No tenemos claridad al respecto, ni es posible estimarlo debido al contrabando técnico, la dificultad para interpretar las partidas arancelarias y el hecho de no contar con una base centralizada con datos de ventas de estos vehículos (como sí ocurre con otros vehículos que, al tener placa, están registrados en el RUNT). Con la expedición de nuevas normas que aclaren esta situación, será más fácil contar con información sobre sus importaciones y, eventualmente, sobre sus ventas.
- **Sobre las desutilidades y la regulación.** Aunque identificamos los motivos de adopción de estos vehículos, ¿cuáles son los aspectos que generan mayor insatisfacción en su uso diario? Asimismo, ante la necesidad de un marco normativo, ¿qué tipo de regulaciones serían realmente efectivas? Por ejemplo, si se prohibiera su circulación por la red de ciclorrutas, ¿qué proporción de usuarios migraría hacia la bicicleta convencional?
- **Sobre las decisiones de compra y las preferencias de uso.** Sería interesante formular preguntas más específicas, como cuál vehículo habrían comprado si este no hubiera estado disponible, o ahondar más en las razones de uso en comparación con otros modos de transporte. También sería interesante preguntar por qué prefieren un *moped* en lugar de una patineta eléctrica, o por qué elegirían cualquiera de estos dos modos en lugar de una motocicleta. Finalmente, sería importante saber si esperan utilizar este vehículo durante mucho tiempo o si lo consideran un paso intermedio hacia la compra o el uso de otro vehículo (motocicleta o carro).
- **Sobre los perfiles.** Se observan patrones diferenciados según el tipo de vehículo, pero ¿qué factores determinan con mayor precisión la elección entre un *moped* y una patineta eléctrica? ¿Cómo se relacionan variables como el género, el nivel socioeconómico, la edad o el lugar de residencia?
- **Sobre la seguridad.** Debido a la forma en que actualmente se registra esta información, no existen cifras desagregadas sobre hurtos, personas muertas o siniestros en micromovilidad, por lo que sería necesario desarrollar este tipo de información.
- **Sobre la trayectoria de uso y el abandono modal.** En relación con los hábitos temporales, ¿desde cuándo utilizan estos vehículos los usuarios actuales? Y, más aún, considerando a quienes adoptaron un *moped* o una patineta eléctrica y posteriormente dejaron de usarlo, ¿cuáles fueron las causas de este abandono?
- **Sobre la convivencia en la infraestructura.** Dado que estos vehículos circulan por la red ciclable, ¿cuál es la perspectiva de los ciclistas tradicionales? ¿Existen conflictos al compartir infraestructuras de ancho limitado o estos últimos favorecerían algún tipo de regulación específica?
- **Sobre la vinculación de este trabajo con otras bases de datos.** Podría ser útil explorar cómo vincular estos hallazgos (y los que se produzcan en el futuro) con otras bases de datos. Esto comienza con una armonización de términos y de tipologías vehiculares, que depende de la expedición de nuevas normas.
- **Sobre la nueva regulación.** La resolución de micromovilidad expedida en Agosto de 2026 puede generar cambios en los patrones de uso y razones por elección vehicular que son relevantes de estudiar.

Una vez esté lista la actualización del formato IPAT con el que se registran los siniestros, de manera que incluya estos vehículos, sería muy útil entender qué tan graves son los siniestros en los que están involucrados y comparar esos datos con los de otros modos de transporte. Según consultas a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, este formato estará listo a comienzos de 2027.

Para responder a estas preguntas resulta indispensable complementar el análisis cuantitativo con enfoques cualitativos y etnográficos que aporten una mirada más precisa sobre las prácticas de los usuarios, además de contar con mejores datos, cuya disponibilidad dependerá de las nuevas normas y de la actualización del formato de registro de siniestros (IPAT).

De otra parte, el cuestionario en línea terminó con una pregunta: “Si se le quedó algo en la cabeza que quisiera contarnos, esta es su oportunidad para escribirlo”. Recibimos 90 respuestas, con opiniones muy diferentes sobre seguridad vial, inquietudes frente a las nuevas leyes y reflexiones sobre la experiencia cotidiana de usar un *moped* o una patineta eléctrica. Todas ellas alimentan nuestra ganas de seguir investigando este tema (y algunas pueden encontrarse en un anexo de este informe).

Por último, este fenómeno debe analizarse a la luz de las transformaciones modales históricas de la región. Investigaciones previas sobre el uso de la motocicleta en América Latina (como las desarrolladas por Despacio en 2015) demostraron que gran parte de los motociclistas provenían del transporte público o de la bicicleta. Frente a esto, debemos seguir indagando por qué un usuario decide optar por la micromovilidad eléctrica en lugar de una motocicleta convencional. Considerando la abundancia de literatura sobre micromovilidad en Asia y Europa, frente a su escasez en el contexto latinoamericano, este puede ser el momento oportuno para desarrollar un estudio comparado y preguntarnos qué lecciones podríamos extraer de él.

Por eso pensamos en:

- **Diseño de nuevos estudios cuantitativos:** Ampliar el alcance muestral incorporando no solo a los usuarios de micromovilidad eléctrica (*mopeds* y patinetas), sino también a la comunidad de ciclistas convencionales, con el fin de evaluar dinámicas de convivencia vial, transferencia modal y percepción de seguridad. Conseguir financiación para replicar este esfuerzo mediante un muestreo probabilístico.
- **Enfoque cualitativo y mirada etnográfica:** desarrollar entrevistas en profundidad y grupos focales que permitan reconstruir las trayectorias de uso, los hábitos de movilidad y los factores socioculturales que determinan la adopción o el abandono de estos vehículos.
- **Trabajo de campo en el ecosistema comercial (puntos de venta):** realizar un levantamiento de información primaria directamente en las tiendas de distribución y comercialización. El diálogo con vendedores y personal técnico resulta clave para comprender la cadena de valor, desde las dinámicas de venta y los perfiles de los compradores hasta las pautas de mantenimiento, las modificaciones no reguladas de los vehículos y la información sobre la normativa que se transmite al consumidor final.
- **Observación directa del espacio público:** implementar ejercicios de observación participante y no participante en corredores para analizar el comportamiento real

de los usuarios, las velocidades de circulación y los puntos de conflicto en la infraestructura ciclable.

- **Perspectiva comparada:** extender la observación a otras ciudades del país o de la región con dinámicas similares de micromovilidad, lo que permitirá identificar buenas prácticas, patrones emergentes y lecciones aprendidas para la formulación de políticas públicas.

La magnitud de este esfuerzo requiere financiación, aliados y organizaciones que quieran apoyarnos y trabajar con nosotras. Si este trabajo le parece valioso, puede escribirnos a través de nuestras redes para colaborar de cualquier forma o hacer una donación en <https://despacio.org/dona/>

Los llamamos **Objetos Rodantes No Identificados** porque durante años no supimos muy bien qué eran. Tal vez el problema es que tampoco nos habíamos detenido lo suficiente a preguntar quiénes iban encima de ellos. Quiénes los manejaban.

Este primer ejercicio muestra que detrás de esos vehículos difíciles de clasificar hay decisiones bastante fáciles de entender. Hay personas que quieren llegar más rápido, gastar menos o escapar de un viaje que antes era incómodo. Hay mujeres que encuentran en un moped una forma de moverse y, a veces, de llevar a alguien más. Hay antiguos usuarios de TransMilenio y de la bicicleta que descubrieron otra manera de atravesar Bogotá. Y hay algo especialmente revelador en que tantos describan como «rápido» un vehículo que circula a 25 km/h. Quizás esa aparente paradoja nos diga menos sobre la velocidad de estos vehículos que sobre lo que significa moverse todos los días por Bogotá.

Regular estos vehículos es necesario. Pero identificarlos no debería significar solamente decidir cuánto pueden pesar, a qué velocidad pueden circular o por dónde deben hacerlo. También significa entender qué necesidad les resuelven para que tantas personas los hayan incorporado a su vida cotidiana y estén dispuestas a seguir usándolos incluso si cambian las reglas.

Tal vez algún día dejemos de llamarlos ORNI. Para entonces, sería bueno que no solo sepamos qué son, sino también quiénes los usan, por qué los necesitan y qué nos están diciendo sobre la manera en que queremos movernos por Bogotá.

Bibliografía

Leyes y regulación

Congreso de la República de Colombia. (2025). Ley 2486 de 2025: Por la cual se redefinen los vehículos eléctricos de movilidad personal, se reglamenta su circulación en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial No. 53.045.

Ministerio de Transporte. (2017). Resolución 160 de 2017: Por la cual se reglamenta el registro y la circulación de los vehículos automotores de tipo ciclomotor, tricimotor y cuadríciclo y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial No. 50.136.

Encuestas e informes

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2026). Satisfacción del usuario de TransMilenio alcanzó nivel histórico del 79,7 % en el primer semestre de 2026. Bogotá.gov.co. <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/con-78-transmilenio-bogota-alcanza-mayor-in-dice-de-satisfaccion>

DG Cities. (2021). Are e-scooters here to stay? Public insights. <https://static1.squarespace.com/static/5ae87244b105982d79d73cf5/t/61814c5d02596b69d4411425/1635863651940/DG+Cities+E-Scooter+Report+November+2021.pdf>

International Transport Forum. (2024, 28 de marzo). Safer micromobility (International Transport Forum Policy Papers, No. 129). OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/0d2e0dd5-en>

Voi Technology. (2025). Voi global user survey 2025: How shared micromobility is becoming an essential part of urban life. <https://www.voi.com/research/global-user-survey-2025>

Publicaciones, libros y artículos

Delavary, M., Lyon, C., Vanlaar, W. G. M., Robertson, R. D., Nikolaou, D., & Yannis, G. (2025). E-scooter riders: A cross-cultural analysis of traffic safety attitudes and behaviors. *IATSS Research*, 49(2), 247–258. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2025.05.002>

Hilbrig, D., Pardo, C. F., & Ramírez, M. F. (2025, diciembre). ¿Qué tan rápido andan los aparatos eléctricos en la cicloinfraestructura de Bogotá? Una medición mediante análisis de video. *Despacio..* <https://despacio.org/portfolio/que-tan-rapido-andan-los-aparatos-electricos-en-la-cicloinfraestructura-de-bogota/>

Innocenti, A., Lattarulo, P., & Pazienza, M. G. (2013). Car stickiness: Heuristics and biases in travel choice. *Transport Policy*, 25, 158–168. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.11.004>

International Transport Forum. (2024). *Safer Micromobility* (International Transport Forum Policy Papers, Vol. 129). <https://doi.org/10.1787/0d2e0dd5-en>

Moody, J., & Zhao, J. (2019). Car pride and its bidirectional relations with car ownership: Case studies in New York City and Houston. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 124, 334–353. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.04.005>

Pardo, C. F. (2016, 24 de febrero). Proliferan los ORNIs en las ciudades. Blogs El Tiempo. <https://blogs.eltiempo.com/despacio/2016/02/24/ornis/>

Pardo, C. F. (2025, 21 de junio). Masacre anunciada en las ciclorrutas. La Silla Vacía. <https://www.lasillavacia.com/red-de-expertos/red-cachaca/masacre-anunciada-en-las-ciclorrutas/>

Rodríguez, D., Santana, M., & Pardo, C. (2015). La motocicleta en America Latina: caracterización de su uso e impactos en la movilidad en cinco ciudades de la región. (Despacio, Ed.). Bogotá: CAF. <https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/754/CAF%20LIBRO%20motos%20digital.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Serna Zuluaga, D. (2026, 2 de marzo). Tercera reflexión a partir de mí enfermedad: Discapacidades invisibles en el transporte público [Post]. LinkedIn.

Thomas, H., & Gouëset, V. (2023). Bogotá après le Transmilenio : Les défis d'une modernisation durable et inclusive des transports urbains. *Espace populations sociétés*, 2023/2. <https://doi.org/10.4000/eps.14234>

Walker, I., & Brömmelstroet, M. te. (2025). Why do cars get a free ride? The social-ecological roots of motonormativity. *Global Environmental Change*, 91. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2025.102980>

Anexos

Anexo 1. Anexo digital con formulario online y resultados

El formulario online que se utilizó para hacer el componente digital de este trabajo está en <https://forms.gle/ZHYAvNEg3ooGwYY4A>

Los resultados completos del estudio se encuentran en: https://docs.google.com/spreadsheets/d/1hA7TppgJT6CbP64a19Fk_iPFBsSRgENIFomEXvCxALc/edit?gid=42269085#gid=42269085

Todo esto se entrega con una licencia Creative Commons CC-BY-NC 4.0 que permite compartir bajo atribución y con propósito no comercial. Las condiciones completas están descritas en <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/deed.es>

Anexo 2. Formato de sondeo presencial de campo

Datos Básicos					OJO				
Día :					Moped/ Patineta				
Hora :					Genero : M F				
Lugar :					Edad :				
					acompañante : SI NO				

PREGUNTAS

Antes de usar esto, ¿Qué modo utilizaba?

- ☐ Caminar
- ☐ Bicicleta / Bicicleta-asistida
- ☐ Patineta-eléctrica
- ☐ MOPED
- ☐ Automóvil
- ☐ Moto
- ☐ SITP/ Transmilenio
- ☐ Taxi (Uber, Didi...)
- ☐ Otro _____

¿Por qué lo utiliza? (esperar respuesta, dar opciones si no hay)

- ☐ Economía
- ☐ Medio ambiente
- ☐ Evitar trancones
- ☐ No tener pico y placa
- ☐ Ejercicio / Salud
- ☐ Otro _____

Si le exigen placa, que haría? (esperar respuesta, dar opciones si no hay))

- ☐ No le importa / no entiende
- ☐ Sigo andando y pongo la placa
- ☐ Me cambio a moto
- ☐ Me cambio a bicicleta
- ☐ Me cambio a _____
- ☐ Otro _____

Si hace esto siempre así, ¿cuánto tiempo dura ese viaje (en minutos)?

- ☐ No
- ☐ Si : _____

Anexo 3. Respuestas a pregunta final de comentarios adicionales

Las respuestas se transcriben exactamente como se presentaron, categorizadas según seis temas (trece respuestas transcritas)..

1. Regulación

- Regulen ya esas moped!
- Una de las normas principales para un moped y una patineta eléctrica, sería el tema de regulación de la velocidad (no más de 25 a 30 km para uso de las ciclorrutas) y los implementos de seguridad que se deben ser prioridad

2. Desarrollo urbano

- Me gustaría que hubiera ciclo ruta en todo el recorrido del viaducto del metro.
- Me gustaría que existieran puntos de carga por si se queda sin batería
- La ciudad necesita más infraestructura para este tipo de vehículos.

3. Personal

- Prefiero casco de bicicleta para montar patineta que el de motociclista, pues este último me quita visibilidad y la escucha. En patineta mi estabilidad es menor por lo tanto necesito de mis sentidos para maniobrar mejor. El caso de moto, no ayuda.

4. Seguridad vial

- me movilizo en patineta y bici muscular dependiendo de la actividad del día y la ubicación, existe un riesgo mayor con las motos y las moped, las personas que las usan no respetan los límites de velocidad, veo 2 hasta 3 personas o con menores de edad, no usan casco, adicionalmente muchas de estas personas nunca han tomado un curso de conducción de moto y esto genera que sean en muchos casos mas imprudentes. Sobre las patinetas tengo una zt3 y pienso que la velocidad que tiene límite de 40 es perfecta, pero otras marcas ofrecen patines que superan esa velocidad lo cual también es un riesgo.
- Uso la ciclovía pero es incomodo saber que las bicicletas nos ven como invasores y muchas veces muchos tratan de generar incomodidad. Por otra parte hay gente trotando o caminando en la ciclovía generando trancones o posibles accidentes
- Es más fácil accidentarse en una patineta eléctrica que en una moped o una bicicleta. Hay gente que va en las ciclorrutas a más de 40 km/h

5. Educación

- La situación no es del vehículo ni eléctrico ni a gasolina sino de la educación que se le dé a la gente para manejar estos vehículos dicen que son la muerte pero hay más muertos en motocicletas que en vehículos eléctricos
- SE DEBE PROMOVER EL Uso DE LAS CICLORUTAS LA CULTURA CIUDADANA DE LAS NORMAS DE TRANSITO Y SU CUMPLIMIENTO . SALVAN VIDAS

6. Seguridad personal

- Las mujeres que usamos este transporte escapamos del acoso sexual de transmilenio y de la violencia vial. Mandarnos por la vía es cambiar un riesgo por otro
- Para la evaluación sería bueno que tuvieran una caracterización poblacional. La gran mayoría de personas que andan en Moped son mujeres que toman estos medios de transporte por seguridad antes violencias y comodidad respecto a una bicicleta (muchas veces por temas de edad)