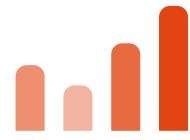


MEDELLÍN



cómo vamos

Encuesta de Percepción Ciudadana, Medellín 2013

Movilidad y espacio público

Proantioquia
Fundación para el Progreso de Antioquia



Fundación corona

comfama

Comfenalco
ANTIOQUIA

CAMARA DE COMERCIO
DE MEDELLIN PARA ANTIOQUIA

C
COLOMBIANO

Cámara
de Comercio
de Bogotá

EL TIEMPO
CASA EDITORIAL

Comité Directivo

Rafael Aubad.

Presidente (e) Proantioquia

Juan Luis Mejía Arango.

Rector Universidad Eafit

Ángela Escallón Emiliani.

Directora Ejecutiva. Fundación Corona

María Inés Restrepo de Arango.

Directora Comfama

Carlos Mario Estrada.

Director Comfenalco Antioquia

Lina Vélez de Nicholls.

Presidenta Cámara de Comercio

de Medellín para Antioquia

Martha Ortiz Gómez.

Directora El Colombiano

Mónica de Greiff.

Presidenta Cámara de Comercio de Bogotá

Jon Ruiz.

Gerente General. El Tiempo Casa Editorial

Comité Técnico

Rafael Aubad.

Vicepresidente (e) Proantioquia

Jorge Giraldo.

Decano Ciencias y Humanidades.

Universidad Eafit

Camila Ronderos.

Gerente de Proyectos Sociales.

Fundación Corona

Luis Felipe Arango.

Jefe Departamento Investigación

y Pensamiento Social Comfama

Gloria María Jaramillo Villegas.

Gerente de Educación Cultura Y Biblioteca.

Comfenalco

Jaime Echeverri.

Vicepresidente Planeación y Desarrollo.

Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia

Francisco Alberto Jaramillo.

Macro editor de Opinión.

El Colombiano

Plinio Alejandro Bernal.

Director Hábitat.

Cámara de Comercio de Bogotá

Janneth Patricia Márquez.

Gerente Regional de Antioquia.

El Tiempo Casa Editorial

Unidad Coordinadora

Piedad Patricia Restrepo R.

Coordinadora

Jesús David Torres

Asistente

Textos y edición

Unidad Coordinadora

Medellín, Noviembre de 2013

Diseño, diagramación e impresión

Pregón S.A.S.

ISSN: 1909-4108

FICHA TÉCNICA DE LA ENCUESTA

Realizado por: Ipsos Napoleón Franco, inscrito ante el Consejo Nacional Electoral

Encomendado y financiado por: Medellín Cómo Vamos

Tipo de la muestra: Muestreo estratificado, multietápico. Marco de áreas cartográfico con la conglomeración de hogares en secciones cartográficas, a partir de la información del último censo de población y vivienda 2005 con sus correspondientes proyecciones al 2013.

Grupo objetivo: Hombres y mujeres mayores de 18 años de edad, niveles socio económicos -NSE- alto (estratos 6 y 5), medio (estrato 4 y 3) y bajo (estrato 2 y 1), residentes en Medellín, en cada una de las 6 zonas en que se divide la ciudad.

Tamaño de la muestra: 1.522 encuestas efectivas de 1.500 previstas.

Técnica de recolección de datos: Entrevista personal cara a cara en hogares con aplicación de un cuestionario estructurado.

Área/ Cubrimiento: Medellín, 16 comunas urbanas, agrupadas en 6 zonas.

Tema o temas a los que se refiere: Indicadores del clima de opinión en la ciudad; Opinión de la ciudadanía sobre el rumbo de las cosas en la ciudad; Identificar indicadores clave que permitan medir los niveles de satisfacción.

Candidatos o personajes por los que se indagó: Aníbal Gaviria, Alcalde de Medellín.

Preguntas concretas que se formularon: Ver cuestionario anexo

Fecha de realización del trabajo de campo: Del 22 de agosto al 25 de septiembre de 2013.

Margen de error observado: 2,5% para el total de la muestra, con 95% de confianza.

Ponderación: Por zonas, edad y sexo.

Descripción de la muestra: El 30% de los encuestados se definió como jefe de hogar, el 36% como jefa de hogar y el 34% como otro miembro del hogar mayor de 18 años. Por edades, el 20% estuvo entre los 18 y 25 años, el 21% entre los 26 y los 35 años, el 21% entre los 36 y los 45 años, el 17% entre 46 y 55 años, y el 21% de más de 55 años. Por NSE, en el bajo se concentró el 47% de la muestra, el 43% en el medio y el 10% restante en el alto. Las zonas Nor-oriental, y Nor-occidental tuvieron un 26% y 24% de la muestra, respectivamente, las zonas Centro-oriental y Centro-occidental tuvieron el 16% y 16%, respectivamente, mientras que las zonas Sur-oriental, y Sur-occidental tuvieron un 5% y 13%, respectivamente. Por último, las mujeres representaron el 54% de la muestra, y los hombres el 46%.

Para consultar los resultados completos de la encuesta vaya a:

www.medellincomovamos.org

o escribanos a info@medellincomovamos.org

Movilidad y espacio público

En términos generales, los tiempos de desplazamiento declarados por los ciudadanos se mantuvieron en niveles relativamente similares a los registrados en 2012. Mientras tanto, el bus sigue siendo el medio de transporte más usado para hacer los desplazamientos más frecuentes (31%), aunque con una participación mucho menor a la observada en 2012 (42%). Por su parte, el uso del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá -SITVA- en sus componentes de trenes (Metro) y buses (Metroplús) aumentó su participación en casi el doble (de 13% en 2012 a 24% en 2013). En general, disminuyó la satisfacción con todos los medios de transporte, hecho recurrente desde el año 2011. A pesar de mostrar una reducción en la satisfacción reportada desde 2009, el metro sigue siendo el medio de transporte con mejor percepción en la ciudad. Por su parte, el 45% de los encuestados se mostraron satisfechos con la modificación más reciente de la medida del pico y placa. En 2013 se mantuvo la misma calificación promedio de 3,9/5 a la malla vial de la ciudad. Entretanto, la satisfacción con el espacio público se redujo por segundo año consecutivo para terminar en un valor de 3,6/5, después de alcanzar un máximo de 3,8 en 2011; uno de los determinantes para esta calificación es la presencia de vendedores ambulantes en el espacio público. Por último, el alumbrado público fue el elemento mejor calificado por la población (4,2/5), mientras que la satisfacción con elementos como andenes y separadores (3,6) y parques y zonas verdes (3,5) presentaron niveles menores de satisfacción; en todo caso, estas calificaciones no presentaron mayores variaciones con respecto a las observadas en 2012, tampoco varió el orden de esta calificación. En general, en la zona Sur-oriental y en el NSE alto se presentaron los mayores porcentajes de satisfacción con estos elementos.

Movilidad

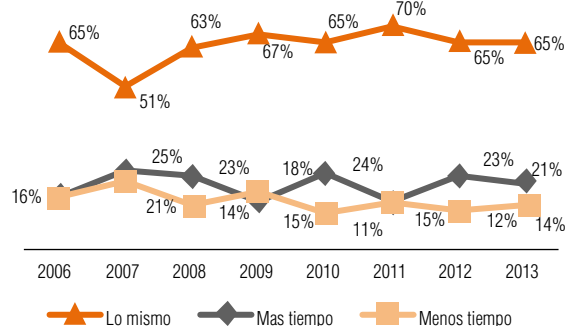
Uno de los principales elementos analizados en la Encuesta en lo que corresponde a la movilidad en la ciudad es el tiempo de desplazamiento. La Encuesta indaga por estos, entre quienes realizan desplazamientos frecuentes desde su hogar, bien sea por motivos de estudio, trabajo, o ambos. En 2013, al igual que en 2012, un 44% de los encuestados declaró

realizar alguna de estas actividades, por lo que realiza viajes frecuentes desde su hogar hasta los sitios en los que las realiza (se excluye a quienes trabajan desde su hogar). Este porcentaje fue el mayor en la zona Sur-oriental (57%), seguido por la zona Centro-occidental (55%), al tiempo que en las zonas Nor-oriental y Sur-occidental presentó los menores valores (38% para ambas zonas). Además, el mayor porcentaje de personas que realizan despla-

mientos frecuentes se observó en el NSE alto (56%). Por su parte, la proporción de hombres (62%) que se desplaza diariamente es considerablemente mayor que la de las mujeres (29%). Por grupos etarios, este porcentaje disminuye paulatinamente a medida que el encuestado tiene mayor edad, de tal manera que un registro de 70% para las personas entre 18 y 25 años baja hasta el 11% para las personas mayores de 55 años.

Entre las personas que realizan desplazamientos frecuentes, un 65% declaró tomarse el mismo tiempo en el viaje más habitual, el mismo porcentaje observado en 2012 (véase gráfico 72). Al mismo tiempo, un 21% declaró que su tiempo de viaje aumentó (muy similar al observado en 2012, 23%) y un 14% manifestó tomarse menos tiempo (en 2012 este porcentaje fue de 12%).

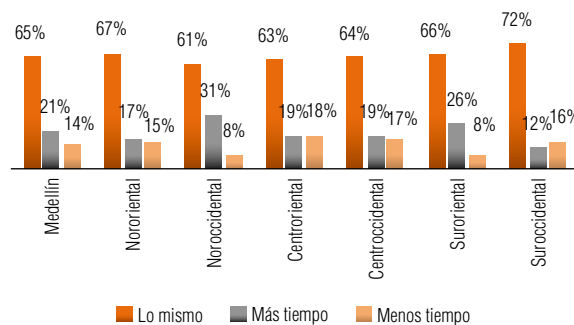
Gráfico 72. Medellín: el trayecto a su trabajo o estudio en el último año ¿toma el mismo tiempo, toma más tiempo, o toma menos tiempo que el año pasado?, 2006-2013



Por zonas, fue la Nor-occidental en la que se evidenció el mayor deterioro de los tiempos de desplazamiento; en ella, el 31% de los encuestados declaró que su viaje habitual dura más. Mientras tanto, en la zona Centro-oriental fue donde el mayor número de ciudadanos manifestó una mejora en este aspecto, con un 18% de personas declarando demorarse menos

en su viaje más frecuente. Por su parte, en la zona Sur-occidental se dio el mayor porcentaje de personas que consideran que sus tiempos de desplazamiento han permanecido iguales (véase gráfico 73).

Gráfico 73. Medellín y seis zonas urbanas: el trayecto a su trabajo o estudio en el último año, ¿toma el mismo tiempo, toma más tiempo, o toma menos tiempo que el año pasado?, 2013



Con respecto a los medios de transporte más usados para estos desplazamientos, se tiene que el 59% de los encuestados usó los servicios de transporte público de la ciudad (bien sea colectivo, individual o masivo), cifra similar a la observada en 2012, 60%. Por su parte, un 24% hizo uso de medios privados (carro o moto) y el 17% restante utilizó medios humanos, bien sea a pie o en bicicleta. Estos resultados indican una leve disminución en la participación del modo de transporte privado y público a favor de la movilidad por medios humanos, especialmente por viajes a pie, que aumentaron siete puntos porcentuales entre 2012 y 2013; ahora, estos porcentajes de participación de los viajes a pie es similar a lo observado entre 2006 y 2010, por lo que el aumento de este año bien podría leerse como el regreso a una tendencia inicial (véase gráfico 74).

A pesar de ello, el bus sigue siendo el medio de transporte más usado por la ciudadanía (31%), aunque su participación disminuyó en

casi once puntos porcentuales con respecto a lo observado en 2012 (42%). El bus fue el principal medio de transporte en las zonas Nor-occidental (41%) y las del centro de la ciudad (37% en la Centro-oriental y 29% en la Centro-occidental); no así en las del sur, donde el vehículo particular (para la Sur-oriental, 41%) y los viajes a pie (en la Sur-occidental, 31%) fueron los más importantes; tampoco en la zona Nor-oriental (donde el principal medio fue el metro, 27%). El uso del bus fue uniforme para todos los niveles socioeconómicos, apenas variando con respecto al promedio para toda la ciudad y ocupando el primer lugar en todos ellos.

Gráfico 74. Medellín: ¿qué medio de transporte usa principalmente para desplazarse a su lugar de trabajo o estudio? (I), 2006-2013

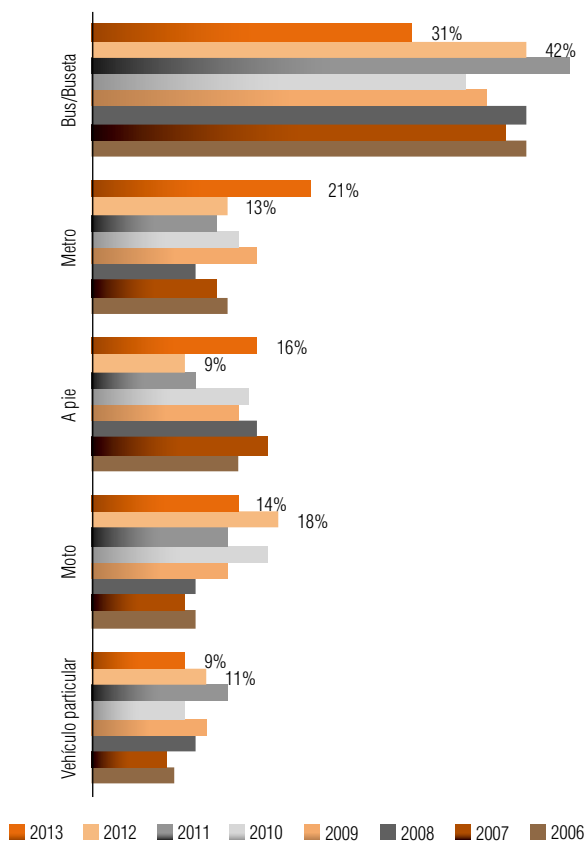
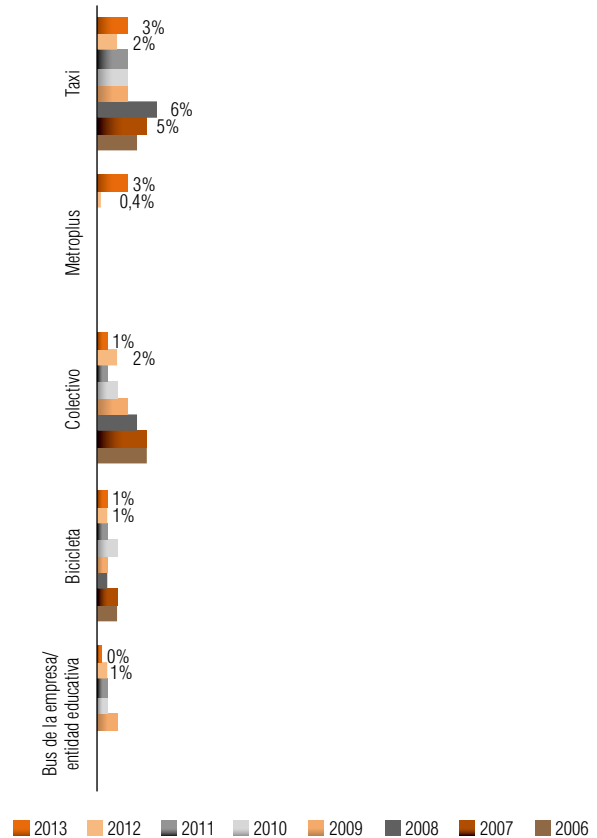


Gráfico 75. Medellín: ¿qué medio de transporte usa principalmente para desplazarse a su lugar de trabajo o estudio? (II), 2006-2013



Los resultados de la Encuesta presentan un llamativo aumento en el uso del metro como medio principal de transporte en el viaje más habitual. La participación de este medio pasó de 13% en 2012 a 21% en 2013. Si se considera el Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá -SITVA- como un todo, su uso pasó del 13% al 24% en el último año, casi duplicándose. Es probable que este aumento esté relacionado con la extensión del sistema por cuenta de las nuevas líneas de buses y su integración con el sistema de trenes, que permite conectar, dentro del sistema, lugares que antes no lo estaban, abarcando una mayor distancia con un costo relativamente bajo si se tiene en cuenta que el uso

de ambos sistemas (el de buses articulados y el de trenes) no tiene costo adicional frente al uso de uno de ellos. El uso del SITVA fue más frecuente en la zona Nor-oriental donde alcanzó un 34%, entretanto, en la zona Sur-oriental, su uso apenas alcanzó el 6%. Por otra parte, los NSE bajo y medio fueron los que presentaron un mayor uso de este sistema de transporte masivo (30% y 22%, respectivamente), frente a un uso del 12% en el nivel alto. No se evidenciaron diferencias sustanciales en el uso de este sistema por sexo ni por grupos etarios. Ahora, si se tiene en cuenta sólo el uso de las líneas de buses articulados (Metroplús), su uso es significativo únicamente en las zonas Nor-oriental (7%) y Sur-occidental (12%), donde se encuentran sus estaciones terminales; en el resto de zonas su participación es menor al 1%.

Con respecto a los medios de transporte privados más relevantes, carro y moto, ambos sufrieron leves descensos con respecto a 2012. La moto alcanzó un participación de 15% en los viajes más frecuentes de los ciudadanos, cuatro puntos porcentuales menos que en 2012, disminución que bien podría estar relacionada con la prohibición del parrillero hombre²⁰ que ha regido desde finales de 2012. El uso de la moto alcanza un máximo en la zona Nor-occidental (21%), y el menor en la zona Sur-occidental (3%); y es relativamente uniforme en todos los niveles socioeconómicos de la ciudad. Por su parte, el uso del vehículo particular, con un promedio para la ciudad del 9%, alcanza un máximo en la zona Sur-oriental (41%) y un mínimo en las zonas Nor-oriental y Centro-oriental (5% para ambas zonas). Por NSE, resulta evidente que el uso de este medio de transporte es mayor a medida que el hogar se encuesta en un NSE más alto,

pasando de un porcentaje de 4% en el NSE bajo, a uno de 9% para el NSE medio, hasta llegar a un 27% en el NSE alto.

Como se mencionó arriba, el número de viajes realizados a pie mostró un aumento considerable entre 2012 y 2013, pasando de 9% a 16% entre ambos años. Si bien este aumento fue considerable, el nivel registrado en 2013 es similar a los observados entre 2006 y 2010. Por mucho, la mayor participación de los viajes a pie se presentó en la zona Sur-occidental (30%), mientras que la menor se observó en la zona Sur-oriental (7%). Por NSE, se presentaron porcentajes ligeramente más altos en los niveles medio (17%) y bajo (16%) que en el alto (12%).

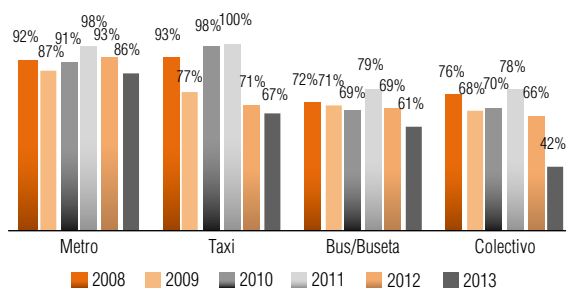
Al compararse el cambio en los tiempos de desplazamiento con el medio de transporte principal, se encontró que los usuarios de transporte público (sin contar el SITVA) presentaron mayores aumentos en sus tiempos de viaje en comparación con 2012, 31% de ellos declaró que su viaje duraba más tiempo, frente al promedio de 21% para toda la ciudad. Por el contrario, quienes se desplazaron a través de los buses articulados del SITVA (Metroplús) manifestaron, en mayor medida, que su viaje tomó menos tiempo (un 35% lo hizo; para el metro, este porcentaje fue de 19%), mientras a un 6% le tomó más tiempo, el menor entre todos los medios de transporte. En lo que respecta a la satisfacción con el medio de transporte más usado, la Encuesta reveló que una disminución generalizada en

20 En los últimos meses se han añadido algunas excepciones a la norma que permiten llevar como pasajero en una moto a un hombre adulto, siempre que se trate de un familiar cercano del conductor.

todos los medios, más pronunciada en unos que en otros, pero ninguno mejoró su calificación. Como se puede ver en el gráfico 76 la satisfacción con el medio de transporte usado ha venido bajando para todos los medios desde 2011. En conjunto, el 71% de los encuestados se mostró algo o muy satisfecho con el medio de transporte que utiliza, cifra ligeramente inferior a lo observada en 2012 (75%); al igual que en ese año, un 20% no se siente ni satisfecho ni insatisfecho con estos servicios, pero un 9% declaró algún grado de insatisfacción, cuatro puntos por encima de los reportado en 2012. En promedio, la mayor satisfacción con el medio de transporte usado se observó en la zona Sur-occidental (89%) y, la menor, en la zona Sur-oriental (55%). Esta satisfacción fue mayor para los hogares de los estratos más bajos; en efecto, para el NSE bajo este porcentaje fue de 75%, bajando al 70% en el nivel medio y alcanzando un mínimo de 60% en el nivel alto. De manera similar, los hombres mostraron una satisfacción de 75%, nueve puntos por encima de la manifestada por las mujeres (66%).

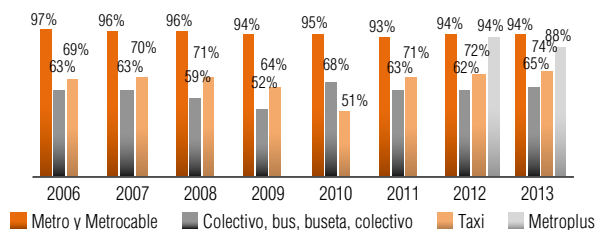
Como en 2012, el medio de transporte público con mayor satisfacción reportada fue el metro, aunque presentó una disminución de unos siete puntos porcentuales con respecto a lo observado en ese año. Es probable que este hecho esté relacionado con el considerable aumento de su uso, que puede incrementar la sensación de congestión en los trenes y aumentar la inconformidad. El segundo medio de transporte con mejor calificación fue el taxi, que contó con un 67% de satisfacción, superando a los buses y busetas que se ubicaron en la tercera posición con un 61% de satisfacción y relegando al cuarto lugar a los colectivos, cuya satisfacción disminuyó ostensiblemente, de 66% en 2012 a 41% en 2013.

Gráfico 76. Medellín: porcentaje de personas satisfechas con el medio de transporte que usan principalmente, 2008-2013



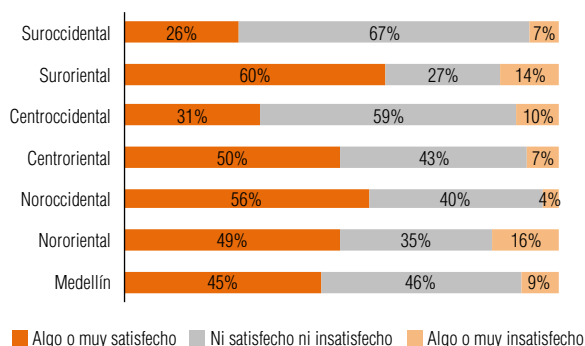
Otro atributo importante de los medios de transporte es la seguridad que brindan a sus usuarios. Al respecto, se tiene que el Metro y el Metrocable siguen siendo los medios que se perciben más seguros, un 94% lo consideró así, manteniendo la tendencia observada desde 2006. El Metroplús volvió a ocupar el segundo lugar como el medio más seguro, pero sufrió una disminución de unos seis puntos porcentuales con respecto a 2012, que bien podría estar relacionada con el mayor uso que se hace de este medio; una mayor congestión en los buses puede aumentar la sensación de inseguridad, aún sin necesidad de que se presenten situaciones de robos o alguna otra situación violenta dentro de ellos. Por su parte, la seguridad en los colectivos, buses y busetas (74%) y los taxis (65%), presentaron calificaciones muy similares a las alcanzadas en 2011 y 2012 (véase gráfico 77).

Gráfico 77. Medellín: porcentaje de personas que percibe que los medios de transporte públicos son seguros, 2006-2013



Este año, la Encuesta incluyó una pregunta sobre la satisfacción con la reducción de la medida de pico y placa en una hora menos de restricción y con menor cubrimiento geográfico (véase gráfico 78). En toda la ciudad, el porcentaje de satisfechos con esta decisión fue de 45%, mientras que un 9% se mostró insatisfecho (algo o mucho) con la misma, lo que significa una calificación promedio de 3,4/5. La menor satisfacción con este cambio se evidenció en la zona Sur-occidental (26% de satisfacción y calificación promedio de 3,3/5). Por su parte, la mayor satisfacción con esta medida se observó en la zona Nor-occidental (56% de satisfacción y calificación promedio de 3,7). Por NSE, los menos satisfechos estuvieron en los hogares del nivel alto que tuvieron un porcentaje de 40% de satisfacción, frente a la mayor satisfacción observada en el nivel bajo (47%).

Gráfico 78. Medellín: Satisfacción con la reducción de la medida de pico y placa, 2013



La Encuesta también indaga por la satisfacción con la malla vial de la ciudad. En 2013, la calificación promedio a este ítem fue de 3,9/5, la misma que se observó en 2012. Al igual que ese año, no se presentaron mayores diferencias entre las zonas de la ciudad con respecto de esta media, con la excepción de la zona Sur-oriental, donde la calificación

promedio alcanzó el 4,1 y un porcentaje de satisfacción del 83%, frente al 75% del promedio para la ciudad. La razón más común para estar insatisfecho con las vías en la ciudad es su mal estado, 65% así lo manifestó. La segunda razón más común fue la congestión permanente en ellas (49%). Por otro lado, el 58% de quienes estuvieron satisfechos con la malla vial, consideró que la mayoría de las vías estaban en buen estado, entretanto, un 41% consideró que están mejorando.

Con respecto a las vías del barrio en que se habita (véase gráfico 79), la calificación promedio fue similar a la de la malla vial de la ciudad (3,9). Por zonas (véase gráfico 80), la mayor calificación se obtuvo en la zona Sur-oriental (4,2) y la menor, en las zonas Nor-oriental y Centro-oriental (3,7 para ambas). Por NSE, el nivel alto presentó la mayor satisfacción con las vías del barrio (4,2), entretanto, el menor porcentaje se observó en el nivel bajo (3,8/5). Al igual que con las vías de la ciudad, la razón más común para estar insatisfecho/satisfecho con las vías del barrio fue considerar que estaban en mal/buen estado. Al mismo tiempo, se encontró que existe una relación entre la satisfacción con las vías en la ciudad y la satisfacción con las vías en el barrio, de manera que, quienes están más satisfechos (insatisfechos) con las vías de su barrio, en promedio, también lo están con las vías de la ciudad.

Gráfico 79. Medellín: calificación promedio a las vías de la ciudad, 2008-2013

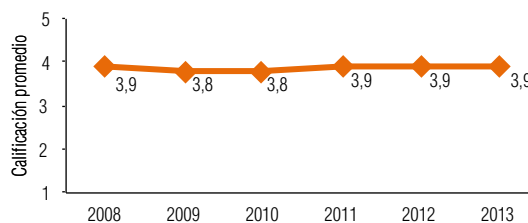
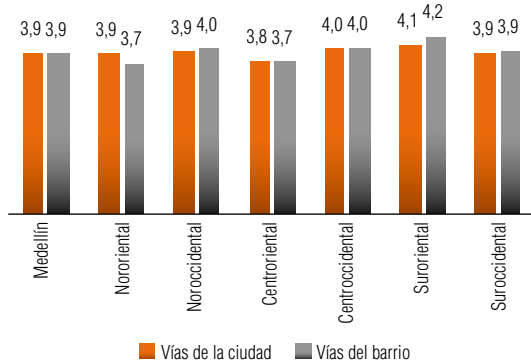


Gráfico 80. Medellín y seis zonas urbanas: calificación promedio a las vías en la ciudad y el barrio, 2013



También se analizaron diez aspectos distintos del tránsito en la ciudad (véase tabla 1). En términos generales, la satisfacción con estos aspectos fue muy similar a la observada en 2012. Al igual que en ese año, la satisfacción promedio con estos aspectos fue de 3,5/5. En 2013, las mejores calificaciones promedio fueron para la semaforización de las vías, la suficiencia y demarcación de las cebras para paso peatonal, la señalización de las vías y los paraderos en la ciudad, todos con calificaciones de 3,6/5. Por su parte, los aspectos peor evaluados fueron la atención de accidentes y el control al cumplimiento de las normas de tránsito (3,4/5 para ambos).

En general, quienes se desplazan en transporte masivo (metro o buses articulados) tendieron a evaluar mejor el funcionamiento de estos aspectos relacionados con el tránsito al igual que las vías de la ciudad; no así con las vías del barrio, frente a las que fueron más críticas (66% de satisfacción frente a un 75% de satisfacción del total de encuestados). Esta diferencia a favor de los usuarios de transporte masivo fue más notoria en aspectos como las cebras de paso peatonal (64% para estos usuarios frente a un promedio total de 58%), los desvíos por obras (63% frente a un promedio total de 52%) y los agentes de tránsito

(57% de satisfacción frente a un promedio de 50%). Entretanto, los usuarios de transporte público (sin incluir transporte masivo) presentaron menores niveles de satisfacción con estos aspectos y con el estado de la malla vial de la ciudad.

Tabla 1. Medellín: satisfacción con diferentes aspectos del tránsito en Medellín, 2012-2013

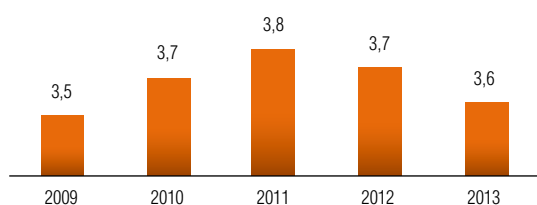
Aspecto evaluado	Calificación promedio 2012	Calificación promedio 2013
Semaforización de vías	3,5	3,6
Suficiencia y demarcación de las cebras para paso peatonal	3,6	3,6
Señalización de vías	3,5	3,6
Atención de accidentes	3,4	3,4
Desvíos por obras en la ciudad	3,4	3,5
Organización del transporte público	3,5	3,5
Suficiencia y capacitación de los agentes de tránsito	3,4	3,5
Paraderos en la ciudad	3,4	3,6
Control al cumplimiento de normas de tránsito	3,5	3,4
Campañas educativas	3,4	3,5
Promedio	3,5	3,5

Espacio público

La Encuesta incluye aspectos del espacio público para su evaluación y seguimiento. Tal vez la variable más importante en este sector es la satisfacción con el espacio público de la ciudad, cuya calificación promedio fue de 3,6/5 en 2013. Como se puede apreciar en el gráfico 81, la calificación promedio de esta satisfacción ha venido decayendo paulatinamente desde

2011, cuando alcanzó su mayor valor, después de un aumento consistente desde 2009. Si bien no se apreciaron diferencias muy pronunciadas entre las zonas de la ciudad, se destaca la mayor satisfacción en la zona Sur-occidental, donde esta calificación alcanzó 3,8. Por NSE, no se presentaron diferencias significativas.

Gráfico 81. Medellín: satisfacción con el espacio público en la ciudad, 2009-2012



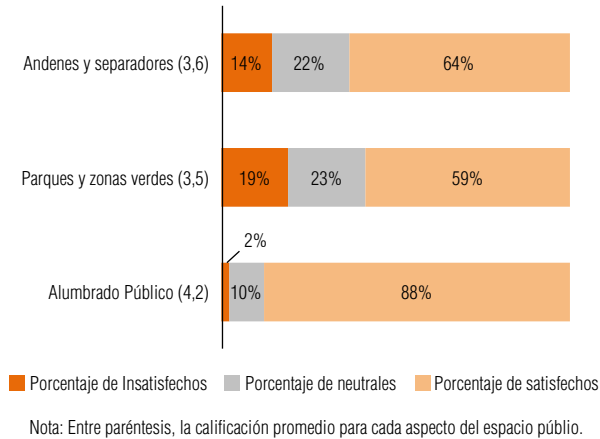
La razón más común para estar insatisfecho con el espacio público, al igual que en 2012, fue la existencia de vendedores que lo ocupan (44%). Esta fue la razón más importante en casi todas las zonas de la ciudad con excepción de la zona Nor-occidental, donde la razón más común fue la falta de espacio público (44%) y la zona Sur-occidental, donde la razón más común fue el parqueo de muchos vehículos en las aceras (68%), lo mismo que en 2012. La segunda razón más común fue, precisamente, la insuficiencia del espacio público existente (35%). En tercer lugar, apareció la inseguridad en el espacio público 24%; en la zona Centro-occidental fue donde el porcentaje que reconocieron este fenómeno como causa de su insatisfacción fue mayor (41%). Vale la pena anotar que la cantidad de vehículos parqueados en las aceras, la segunda razón de insatisfacción con el espacio público más común en 2012 fue relegada en 2013 a un papel más bien secundario, puesto que no hizo parte de las tres primeras. A diferencia de 2012, cuando el principal problema en este tema en la zona Centro-oriental fue el

maltrato a vendedores ambulantes, en 2013 el problema más detectado fue la ocupación de este tipo de vendedores del espacio público y las restricciones que ello implica en la movilidad (37%).

Por otro lado, la razón más común para estar satisfecho con el espacio público fue que los vendedores ambulantes se habían retirado o los habían organizado (36%). Esta fue la razón más común en cuatro zonas, con la excepción de la Centro-occidental y la Sur-oriental, donde la principal razón fue la amplitud del espacio público existente. Por NSE, la ausencia de vendedores ambulantes fue la razón más común en los niveles bajo (41%) y medio (33%); no así en el nivel alto, donde se destacó la amplitud del espacio público (40%). A diferencia de 2012, la seguridad en el espacio público pasó a un lugar secundario para quienes se declararon satisfechos con el espacio público, siendo relegado por aspectos como la amplitud de los espacios (29%) y su aseo (27%).

Por último, se indagó por la satisfacción sobre tres distintos aspectos del espacio público en el barrio: andenes y separadores, parques y zonas verdes y alumbrado público. En general, todos los aspectos recibieron calificaciones similares a las de 2012. Entre estos aspectos, el que tuvo una mayor satisfacción, como en años anteriores, fue el alumbrado público, que recibió una calificación promedio de 4,2/5 y un porcentaje de satisfacción de 88% (véase gráfico 82). La mayor satisfacción en este aspecto se dio en la zona Sur-oriental, donde se encontró una calificación promedio de 4,4 y un porcentaje de satisfacción de 94%, por su parte, la más baja satisfacción se dio en la Centro-oriental (calificación de 4/5 y satisfacción de 78%). Por niveles socioeconómicos, no hubo diferencias apreciables.

Gráfico 82. Medellín: satisfacción con aspectos del espacio público en el barrio, 2013



Por otro lado, los andenes y separadores recibieron una calificación promedio de 3,6, ligeramente inferior al observado en 2012 (3,7), mientras quienes dijeron estar entre muy satisfechos y satisfechos alcanzaron un 64% y, los insatisfechos, un 14%. Al igual que con el alumbrado público, la mayor satisfacción sobre los andenes y separadores se presentó en la zona Sur-oriental, con una calificación de 4/5 y un porcentaje de satisfacción de 84%. Asimismo, en la zona Nor-oriental se presentó la más baja calificación con 3,4/5. Entretanto, en este aspecto fueron palpables las diferencias por niveles socioeconómicos. Mientras los hoga-

res del nivel bajo presentaron una satisfacción promedio de 3,4 y porcentaje de 56%, en el nivel medio esta calificación fue de 3,7 (67% de satisfacción) y, en el nivel alto, fue de 3,9 (82% de satisfacción).

Por último, de los tres aspectos evaluados, el que presentó una peor evaluación fue el de los parques y zonas verdes, con un calificación promedio de 3,5 y un porcentaje de satisfacción de 59%, registros que dan cuenta de una percepción menos favorable que la evidenciada en 2012 (calificación promedio de 3,6 y 63% de satisfechos). La satisfacción con estos elementos fue la que mayor variabilidad presentó (de los tres aspectos evaluados) entre las distintas zonas de la ciudad: mientras la zona Nor-oriental presentó una satisfacción del 48% y un calificación promedio de 3,3, el registro para la zona Sur-oriental fue de 79% y 4, respectivamente, para ambas variables. De manera similar, se encontró que los hogares de niveles socioeconómicos más altos estaban más satisfechos con estos elementos, hecho evidenciado en un porcentaje de 77% de satisfacción y calificación promedio de 3,8 para el nivel alto, frente a un porcentaje de 63% en el nivel medio y calificación promedio de 3,6 y de 51% en el nivel bajo y calificación de 3,3.

- ▶ Medellín Cómo Vamos es un programa privado que tiene el propósito de evaluar los cambios en la calidad de vida de la ciudad. Para lograr este objetivo, entre otros, el programa estudia el impacto del Plan de Desarrollo Municipal en las áreas determinantes del bienestar, a través de un conjunto de indicadores de resultado.

La información técnica se discute con expertos de la academia, el sector público y el sector privado con el fin de identificar los temas prioritarios para la ciudad. Al mismo tiempo, se tiene en cuenta la opinión ciudadana por medio de una encuesta de percepción que comenzó en 2006 y se realiza cada año.