

**Cámara de Comercio de Cali - Fundación AlvarAlice - El País
Casa Editorial El Tiempo - Fundación Corona - Cámara de Comercio de
Bogotá**



**MOVILIDAD URBANA EN CALI
MESA DE TRABAJO
Memoria**

Santiago de Cali, Julio 19 de 2007

**Iniciativa para evaluar los cambios en la calidad de vida de Cali
Avenida 6N N° 17 - 92 Oficina 705 Teléfono: 6534406
calicomovamos1@yahoo.com**



COMITÉ DIRECTIVO

ÓSCAR ROJAS RENTERÍA
DIRECTOR FUNDACIÓN ALVARALICE

MARÍA ELVIRA DOMÍNGUEZ
DIRECTORA DE EL PAÍS

JULIÁN DOMÍNGUEZ RIVERA
PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE CALI

RAFAEL SANTOS CALDERÓN
CO-DIRECTOR DE EL TIEMPO

EMILIA RUIZ MORANTE
DIRECTORA EJECUTIVA DE LA FUNDACIÓN CORONA

MARÍA FERNANDA CAMPO SAAVEDRA
PRESIDENTA DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ

COMITÉ TÉCNICO

JUAN DIEGO SAA TAFURT
COORDINADOR DE PROGRAMAS EN LA FUNDACIÓN ALVARALICE

MARÍA DEL MAR GIRALDO MARMOLEJO
ASISTENTE DE DIRECCIÓN DE EL PAÍS

CÉSAR AUGUSTO GARCÍA CASTAÑO
GERENTE DE GESTIÓN PÚBLICA CÁMARA DE COMERCIO DE CALI

JOSÉ LUIS VALENCIA DÍAZ
EL TIEMPO CALI

OFELIA CORRADINE
EL TIEMPO BOGOTÁ

MARTA LUCÍA DE LA CRUZ FEDERICI
JEFE AREA DE GESTIÓN LOCAL Y COMUNITARIA DE LA FUNDACIÓN CORONA

JOHN WILSON BUITRAGO ACOSTA
ECONOMISTA VICEPRESIDENCIA DE GESTIÓN CÍVICA Y SOCIAL DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ

COORDINACIÓN

GLORIA ELIANA ESPINOSA PINTO
COORDINADORA

MAURICIO VÁSQUEZ NÚÑEZ
ASISTENTE TÉCNICO

MOVILIDAD URBANA EN CALI
Memoria de la Mesa de Trabajo

Participantes

Norman Caicedo del Corral	STA
Liliana Morales	Consultora
Liliana Franco Rengifo	Fundación Conconciencia
Nicolás Ramos	Sociedad de Mejoras Públicas de Cali
Juan Marchant Triana	Sociedad de Mejoras Públicas de Cali
María Claudia Álvarez	Cámara Colombiana de Infraestructura
Oscar Echeverri	Consultor
Mario Riascos	Consultor
Matilde Lozano Gómez	Consultora
Víctor Raúl Martínez	Corpocerros
Jair Llanos	Veeduría SITM-MIO
Julián Humberto Zapata	Veeduría SITM-MIO
Miguel Charry	Vicepresidente Asociación de Ingenieros del Valle
Laureano Gómez	Veeduría SITM-MIO
James Gómez González	Fondo de Prevención Vial
Manuel Salvador Williams	Universidad del Valle
Francisco Javier Sánchez	Fondo de Prevención Vial
Manuel J. Muñoz	Coordinador Proyecto Voceros de Ciudad
Iván Estrada Paz	Presidente Asociación de Ingenieros del Valle
Liliana Bonilla	Consultora Urbanista
Paula Andrea Valencia	El Tiempo
Mauricio Vásquez Núñez	Asistente Técnico Programa Cali Cómo Vamos

Ponentes

Jorge Enrique Barney	Metro Cali S.A.
Germán Arboleda	Iconsulta Ltda.
Miguel Ángel Muñoz	Secretario de Tránsito y Transporte Municipal
Luis Carlos Moya	Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal
Gloria Eliana Espinosa	Coordinadora Programa Cali Cómo Vamos

Moderador

Julián Velasco	Consultor VELASCO & ASOCIADOS LTDA
----------------	------------------------------------

AGENDA

1. Instalación de la Mesa.
2. Presentación de Cali Cómo Vamos, a cargo de la Dra. Gloria Eliana Espinosa Pinto, Coordinadora del Programa.
3. Presentación de la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal, a cargo del Ing. Miguel Ángel Muñoz, Secretario, y el Ing. Luis Carlos Moya.
4. Movilidad en Santiago de Cali: Distribución espacial, modos de transporte y usos del suelo, a cargo del Ing. Germán Arboleda.
5. Presentación de Metro Cali S.A., Proceso de Chatarrización y el proyecto de Tren de Cercanías, a cargo del Arq. Jorge Enrique Barney.
6. Debate abierto: comentarios, preguntas y respuestas.

DESARROLLO DE LA REUNIÓN

1. Instalación de la mesa
2. La Mesa de Trabajo sobre Movilidad Urbana en Cali, comenzó con la exposición de los indicadores técnicos y de percepción ciudadana sobre movilidad para Cali en el 2006, a cargo de la Dra. Gloria Espinosa, Coordinadora del Programa Cali Cómo Vamos.

Los datos, tomados del Informe de Evaluación 2006 del Programa, a los cambios en la calidad de vida de la ciudad, y de la Encuesta de Percepción Ciudadana del mismo año, sirvieron para mostrar un panorama actual de la movilidad en Cali.

Por un lado, la encuesta consulta a las personas que por motivos de estudio o trabajo se desplazan frecuentemente por las vías de la ciudad, con preguntas sobre el cambio en los tiempos de viaje frente al año 2005, el uso y calificación a los medios de transporte para desplazarse, el estado de las vías de Cali, aspectos del manejo del tránsito, así como las razones que argumentan para las calificaciones.

Por otra parte, el Informe de Evaluación Anual, en temas de movilidad, registra la situación actual y los cambios entre 2005 y 2006 de indicadores como el estado de la malla vial, el espacio público y los accidentes de tránsito, entre otros.

Es importante mencionar que la cifra suministrada por la Secretaría de Infraestructura y Valorización a Cali Cómo Vamos para el Informe de Evaluación 2006, sobre la longitud de la malla vial de Cali, 2341 km., fue objetada por uno de los expertos invitados a la Mesa, argumentando que la totalidad de la malla vial tiene una longitud de unos 3.500 km. aproximadamente. Se requiere, por tanto, una actualización de las cifras de la Secretaría y la unificación de las mismas entre las entidades del municipio.

De las cifras presentadas se observa una clara tendencia al aumento en los tiempos de viaje al desplazarse por la ciudad, lo cual puede ser explicado en parte por las obras del SITM-MIO, calificaciones intermedias para buses, busetas y colectivos y altas para taxis y camperos, aumento notable en la percepción de sobrecupo en los vehículos, el mal manejo y la actitud poco amable de los choferes del transporte público, percepción del mal estado de las vías, lo cual es ratificado por las cifras oficiales, calificaciones de 3 sobre 5 a los aspectos del manejo del tránsito en la ciudad y la situación preocupante de los motociclistas en los accidentes de tránsito con muertos y heridos, principalmente.

La reflexión acerca de estos indicadores se centra en la necesidad de intervenir la malla vial y el mal comportamiento de los distintos actores en las vías, que se reflejan en los niveles significativos de accidentalidad.

3. La Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal, describió los propósitos, componentes y objetivos de la movilidad para la ciudad, a saber: articularse con el desarrollo urbano, integrar la oferta de transporte público, disminuir los índices de accidentalidad, estructurar una política sostenible de estacionamiento, definir una política de movilidad para que soporte la competitividad de la ciudad región, y enfrentar el atraso tecnológico en el sistema de regulación y control de tráfico.

En consecuencia, los objetivos de un plan de movilidad para la ciudad se formulan en función de la integración, eficiencia, sostenibilidad, intermodalidad, seguridad, conectividad y competitividad del transporte urbano-regional, el ordenamiento y desarrollo urbano planificado, la reducción de la contaminación ambiental, la articulación interinstitucional e intersectorial en aspectos de planeación, operación control y logística, la jerarquización vial, la tecnificación del control del tráfico, la productividad y competitividad de la ciudad-región y la sostenibilidad financiera para la ejecución del plan.

En materia de gestión para la movilidad, se refirieron los planes de manejo del tránsito y las obras ejecutadas correspondientes, la implementación del par vial de las carreras 39 y 44 y los beneficios que reporta, la restricción de circulación de vehículos particulares, oficiales y públicos por Pico y Placa y sus beneficios, la implementación de plataformas provisionales de paraderos de buses y circulación de transporte público colectivo en calzadas exclusivas en las troncales calle 15 y carrera 1, y las campañas de educación a conductores, motociclistas y peatones.

De igual forma, se expusieron los proyectos prioritarios en los que interviene la Secretaría: redes peatonales y el Plan Maestro de Ciclorrutas, la construcción, operación, recaudo y control del SITM, la transición entre el actual y el nuevo sistema de transporte, la semaforización electrónica y la operación en las vías del SITM.

Como también la formulación y ejecución de los planes de manejo, la operación vial asociada a las obras del SITM-MIO, los logros ambientales y de movilidad, obtenidos con el Pico y Placa y la implementación del par vial de las carreras 39 y 44, facilitando un flujo vehicular más eficiente.

Asimismo, los proyectos de modernización de control del tráfico y de articulación de vías para flujo exclusivo de peatones y de bicicletas, los proyectos de transición al SITM-MIO, orientados a reestructurar las rutas del transporte público colectivo, la reducción de oferta del sistema actual y la organización de las empresas operadoras del SITM, revisten gran importancia teniendo en perspectiva los desafíos que plantea un nuevo y mejor sistema de transporte para la ciudad.

También, se mencionaron las gestiones para coordinar con las empresas de transporte intermunicipal, el control de su llegada al área urbana y con los camperos para organizarlos e integrarlos como alimentadores del SITM en la zona de Ladera.

Fallas que se deben corregir: a) muy poco personal en infraestructura, Secretaría de Tránsito y Planeación, b) reestructurar a la Administración buscando mayor articulación para aunar esfuerzos y minimizar costos con la creación de la Secretaría de Movilidad, c) dar importancia a lo importante (planeación) y no solo a lo urgente (apagar incendios). Se debe mantener el grupo de discusión pues hay propuestas y reflexiones muy importantes en el tema de movilidad.

4. El Dr. Germán Arboleda, trató la movilidad en Cali desde la perspectiva de la distribución espacial, los modos de transporte y los usos del suelo. A partir de la afirmación de que el último diagnóstico de movilidad en la ciudad se hizo en 1990, el análisis consiste en relacionar la evolución de los tres aspectos mencionados con la situación actual y con los retos de la ciudad.

En cuanto a la distribución espacial, planteó el crecimiento de la población, la expansión hacia el oriente y sur de la ciudad, la llegada de los desplazados, la creciente relación entre los municipios del sur y norte del departamento, la próxima ampliación del perímetro urbano en Navarro, donde podrían tener espacio 50.000 viviendas o 350.000 habitantes, situaciones que generan nuevas necesidades y oportunidades que deben ser tenidas en cuenta en la política de movilidad.

Los modos de transporte han cambiado: el desplazamiento de usuarios del transporte público al particular, el incremento exagerado en el uso de la motocicleta, el Plan Maestro de Ciclorrutas, el tren de cercanías y la entrada en operación del MIO, hacen necesario que se privilegie el transporte público, ejerciendo mayor control sobre el parque automotor y generando las condiciones para medios de transporte alternativos como la bicicleta.

A su vez, se hace explícita la tendencia a la conectividad de Cali con los municipios vecinos, cuya consolidación puede ser a través de un tren de cercanías que solo sería factible si se combina con el transporte de carga, lo que contribuiría a aumentar la competitividad local y regional.

El uso del suelo, cuyo último levantamiento detallado se hizo en los años 80, se caracteriza por: la tendencia a la multicentralidad, fomentada por el Plan de Ordenamiento Territorial del año 2000, los cambios en usos industriales del suelo en

algunos sectores de la ciudad, el incremento del uso comercial en el sur, la consolidación de la zona universitaria en el sector de Pance y el acelerado desarrollo residencial en la Avenida Cañasgordas.

Es urgente preparar el plan de movilidad o plan vial y de transporte, apoyado en el levantamiento de los usos actuales y futuros del suelo, la revisión y actualización del POT, una nueva encuesta de origen y destino de viajes (inmediatamente después de la entrada en operación del MIO), entre otros. El viejo sistema de rutas de buses por toda la ciudad se va a acabar, por eso, cualquier estudio que se haga en la situación actual, no tiene sentido. Se debe esperar a que entre en operación el MIO, e inmediatamente hacer los estudios correspondientes. Para el SITM-MIO, fue un error hacer un estudio sobre las rutas actuales de los buses, en vez de hacer una encuesta de origen y destino directamente a las personas.

5. La última presentación estuvo a cargo del Arq. Jorge Enrique Barney, acerca del proceso de chatarrización y el tren de cercanías.

La chatarrización tiene como objetivo la eliminación de oferta del actual sistema de transporte público, al entrar en funcionamiento el SITM-MIO. Por ello, se desvinculan del servicio los vehículos y se desintegran físicamente, de acuerdo a los requerimientos técnicos y tipológicos establecidos.

En el 2004, el inventario físico de vehículos de transporte público colectivo era de 4.389 unidades, cifra que aumentó a 5.200 en el 2007. Estos deben ser reemplazados por los 937 buses de la flota del SITM. En la Fase I, 2.263 vehículos del actual sistema serán sustituidos por 470 de la nueva flota, atendiendo el 46% de la demanda de transporte público en la ciudad.

A su vez, se está estudiando la realización de un programa para que los camperos se organicen en una sola empresa alimentadora del SITM. Debido a que el MIO, como está establecido, atendería el 96% de la demanda total, se estudia también la posibilidad de un modo de transporte aerosuspendido para cubrir el 4% restante, que corresponde a la zona de Ladera.

Por otra parte, el proyecto del Tren de Cercanías para el Área Metropolitana de Cali, corresponde a la segunda etapa del Macroyecto Férreo Pacífico-Atlántico, el cual es de carácter nacional, y que conectaría el Pacífico Colombiano, el Eje Cafetero y la Costa Atlántica. El proyecto tendría como socios a la Gobernación Departamental, la Alcaldía Municipal y Metro Cali S.A., quienes deben suscribir un convenio con los municipios del área de influencia y que articularía las dinámicas con los actores de nivel nacional, regional e institucional.

El Proyecto Tren de Cercanías tiene por justificación que Yumbo, Palmira, Candelaria y Jamundí se han convertido en centros habitacionales e industrializados, que interactúan continuamente con la vocación de servicios de Cali como centro administrativo del departamento. A su vez, el proyecto responde a la característica de intermodalidad del transporte en la ciudad-región, al integrar el modo férreo con el SITM.

Finalmente, los beneficios identificados por Metro Cali son: la reducción en los tiempos de desplazamiento, el aumento del número de pasajeros transportados por kilómetro, la disminución de los recorridos del sistema de transporte interurbano, la integración tarifaria, la consolidación y desarrollo de los ejes de conectividad interregional, el apoyo a la industria de la región y la disminución de las emisiones de gases vehiculares.

El trabajo conjunto de la Secretaría de Tránsito y Metro Cali superó la desarticulación anterior. Metro Cali consulta sus decisiones con el Comité de Infraestructura y con Planeación Municipal. Existen temas de planificación que no corresponden a Metro Cali, que está dedicado a que el SITM funcione, aunque enfrenta problemas causados por fallas en la planificación en la ciudad.

Metro Cali enfrenta la invasión del espacio público, que es cuestión de cultura ciudadana y de sentido de pertenencia. Su recuperación no se logra con propagandas sino con acciones. Existe una mesa de trabajo permanente con discapacitados. La ciudad debe ser pensada para el peatón, en eso se basan los nuevos modelos urbanos.

6. Sesión de preguntas y comentarios

Una vez terminadas las exposiciones, se dio paso a la sesión de preguntas y comentarios de los asistentes. El Arq. Juan Marchant, aportó documentos de su autoría: Cali y la Región de Ciudades, y Apuntes sobre la Movilidad en Cali.

Víctor Martínez: Los modelos de ciudad han cambiado de acuerdo a los modelos de desarrollo. Cali es muy distinta a la de épocas anteriores. En otras ciudades, la movilidad básica es a pie, sin embargo, en Cali no se promueve, pues no hay espacio público apropiado para caminar. Otra forma de transporte que se debe impulsar es la bicicleta. El Plan de Movilidad debe contemplar prioritariamente al peatón, la bicicleta, y luego sí los vehículos.

Juan Marchant: En los cinco meses que le quedan a la actual Administración Municipal, con el concurso de la Secretaría de Tránsito, Metro Cali, Planeación Municipal y otros estamentos competentes, se debe hacer un plan de reordenamiento de las rutas de los vehículos del sistema de transporte público actual -incluyendo los camperos-, y no esperar a que entre en operación el MIO. Es algo que le serviría incluso a Metro Cali para caracterizar mejor la movilidad de la gente en la ciudad, como los trayectos, entre otros aspectos.

Nicolás Ramos: Los camperos invaden las rutas ya asignadas a los buses y violan las normas de tránsito, al circular con sobrecupo, de lo cual depende su subsistencia. Esa modalidad no se debe legalizar, pues los buses llegan donde llegan los camperos.

Planeación Municipal es la entidad que debe coordinar la movilidad, resolviendo la falta de articulación entre la Secretaría de Tránsito y Metro Cali. Por otra parte, los

vehículos invaden los andenes y obligan a los peatones a circular por la calzada, provocando muchos de los accidentes que éstos sufren.

Iván Estrada: *Debe recuperarse el espacio público, el cual se ha creado con inversiones millonarias. Es necesaria, con este propósito, una política de parqueo. ¿Cuál es la realidad de la sostenibilidad financiera del proyecto del SITM? Ésta depende de la demanda de viajes, que determinará la tarifa del servicio.*

Sobre la articulación de los proyectos de estaciones terminal con los sistemas de movilidad actual que existen en el proyecto, el plazo que hay para la operación en pleno es corto para que las estaciones se acoplen al sistema, y surgen muchas preocupaciones: las vías donde quedarán insertadas las estaciones tienen problemas de capacidad y de nivel de servicio. Tampoco está definido el tema de las ciclorrutas.

La falta de concertación entre las instituciones es clara. Todos los proyectos deben pasar por el Comité de Infraestructura, y deben generarse lineamientos básicos para acoplarse al mismo. Deben estar articulados a las políticas de las entidades competentes en el tema de movilidad.

Julián Velasco, Moderador: *Además, todos los proyectos de infraestructura deben tener una evaluación económica y financiera.*

Julián Zapata: *Desde mi experiencia como veedor del SITM, veo una falta de planeación total. Cali debe tener una oficina de Planeación bien estructurada, pero ni siquiera existe un dato unificado sobre la longitud de la malla vial. El SITM utilizará 300 km de la malla, mientras el resto sigue en un estado deplorable. La ciudad está muy atrasada en materia de movilidad.*

Los corredores, por ejemplo le están quitando vías a la movilidad de la ciudad. En las pretroncales no se intervendrá sobre los 138 km. sino solo a ciertos tramos, lo cual es preocupante.

Se están matriculando alrededor de 40.000 vehículos al año en la ciudad, mientras el SITM retirará 4.000 del servicio público. La pregunta es si el MIO va a lograr desestimular el uso del vehículo particular.

Jair Llanos: *La veeduría que se está haciendo no es a Metro Cali sino a las obras y al impacto sobre el medio ambiente, pero invito a la ciudadanía a que se le haga veeduría a la entidad.*

Por otro lado, hay que tener en cuenta el impacto del sistema por contaminación tanto del aire como por ruido. El proyecto planteó que el combustible sería un diesel de 500 partes por millón, pero Ecopetrol anunció que no va a suministrarlo, lo que genera una gran incertidumbre. Además, los buses con diesel también producen más ruido que los de gas. Otro gran problema que se debe solucionar mediante una política es la invasión del espacio público, por parte de las ventas informales y de los establecimientos comerciales, como los de venta y reparación de motos.

Norman Caicedo: *Debe estimularse el uso de la bicicleta y el transporte a pie, también existen modos de transporte como los monorrieles aerosuspendidos, como alternativas a considerar.*

Liliana Bonilla: *El SITM escogido para Cali es muy precario técnicamente. Es muy impactante y consumidor de espacio. Tiene muchas cosas que deberán ajustarse en el camino. El tren de cercanías y el macroproyecto férreo son importantes pero Metro Cali debería concentrarse primero en sacar adelante el proyecto del SITM. No se pueden desviar los esfuerzos hacia ese nuevo proyecto.*

Liliana Franco: *Es preocupante que Emcali no esté participando en este espacio, porque cualquier plan de movilidad debe contemplar las redes de acueducto y alcantarillado. No ha habido coordinación para la intervención de las vías que hace cada entidad. También tiene injerencia la Secretaría de Gobierno en el tema de movilidad.*

Sería importante constituir un comité permanente de movilidad convocado por Cali Cómo Vamos o la Cámara de Comercio, que reúna a las autoridades competentes: las Secretarías de Gobierno, de Tránsito, Metro Cali, etc.

Por otro lado, ¿por qué no se ha hecho el diagnóstico de movilidad desde 1990? ¿Por qué no se está teniendo en cuenta el impacto social y ambiental del SITM? Deben realizarse las evaluaciones al respecto.

Mario Riascos: *En el diseño del Plan de Movilidad debe incluirse la percepción ciudadana, los deseos y necesidades de la gente. Se puede aprovechar la encuesta de Cali Cómo Vamos.*

Manuel Muñoz: *Los conceptos técnicos son importantes en estos planes pero debe pensarse para quiénes se está construyendo el plan, cuál es el sueño de ciudad que se quiere hacer realidad. ¿Es una ciudad para los vehículos o para los peatones?*

El plan también debe estar articulado a una estrategia de cultura ciudadana y de control social. La solución a los problemas de movilidad no es únicamente con agentes de tránsito.

Miguel Charry: *La propuesta es crear una Secretaría de Movilidad Urbana y Espacio Público que integre a Infraestructura, Tránsito, Metro Cali y el Tren de Cercanías. Que recoja todos los planes que se han hecho y no se queden desarticulados o en el olvido. La actual Administración debe dejar en estos cinco meses un plan para que el próximo Alcalde trabaje los siguientes cuatro años.*

Miguel Ángel Muñoz, Secretario de Tránsito y Transporte: *Existen fallas que se deben corregir: se dispone de muy poco personal en los comités de infraestructura, la Secretaría de Tránsito y Planeación, para todos los asuntos de movilidad en la ciudad. Es importante hacer una reestructuración al interior de la Administración buscando mayor articulación, como la creación de la Secretaría de Movilidad, para aunar esfuerzos y minimizar costos.*

En la Secretaría muchas veces hay que sacrificar la planificación por “vivir apagando incendios”, resolviendo los problemas que se presentan diariamente en las calles, y dejando de lado temas de fondo para la movilidad de la ciudad. El déficit de recurso humano lleva a estas situaciones.

Sin embargo, la Secretaría y Metro Cali han logrado una mejor articulación, minimizando costos y optimizando recursos. Existen muchas propuestas de parte de esta mesa y de la misma Secretaría, pero se presentan dificultades jurídicas, financieras y técnicas. Vale la pena mantener este grupo de discusión porque hay propuestas y reflexiones muy importantes en el tema de movilidad.

Germán Arboleda: El SITM y los fenómenos que he mencionado van a producir grandes cambios en la ciudad, a los cuales debemos responder rápidamente, si no queremos que Cali se vuelva inmanejable. Es muy poco lo nuevo que se está haciendo en la ciudad. El crecimiento excesivo del parque automotor hace del desestímulo al uso del vehículo particular una tarea titánica. En vez de construir más vías, se le está quitando espacio al transporte privado.

El viejo sistema de rutas de buses por toda la ciudad se va a acabar, por eso, cualquier estudio que se haga en la situación actual, no tiene sentido. Se debe esperar a que entre en operación el MIO, e inmediatamente hacer los estudios correspondientes.

Jorge E. Barney, Metro Cali: El trabajo conjunto de la Secretaría de Tránsito y Metro Cali es muy importante ahora, pues se ha superado el hermetismo y la desarticulación de Metro Cali con el resto de la Administración, que se presentaban hace dos años. Gracias al trabajo con Tránsito se ha identificado un problema de intermodalidad en Cali. La relación del transporte urbano con el intermunicipal es un problema que se debe resolver para que el MIO funcione. Metro Cali no toma ninguna decisión sin pasar por el Comité de Infraestructura, sin aprobación de Planeación Municipal.

Por otra parte, el proyecto ha ido modificándose en su avance. Es cierto que la ciudad necesita más espacio. Pero hay temas de planificación de ciudad que no corresponden a la labor de Metro Cali.

Otro problema que enfrenta Metro Cali es la invasión del espacio público, el cual es cuestión de cultura ciudadana y de sentido de pertenencia. La recuperación de espacio público no se logra con propagandas sino con acciones. Algunos veedores han trabajado con nosotros en el tema de accesibilidad. Existe una mesa de trabajo permanente con personas en situación discapacidad, recorriendo el espacio público para recuperarlo. La ciudad debe ser pensada para el peatón, en eso se basan los nuevos modelos urbanos.

Julián Velasco, Moderador: Algunas de las principales conclusiones que se pueden extraer de la discusión hasta ahora son:

Existe un consenso sobre la necesidad de crear un Plan de Movilidad, que esté precedido de un estudio de origen y destino, que incluya vías, ciclovías, la movilidad del peatón y todas las formas de movilidad y accesibilidad, basada en una revisión del Plan de Usos

del Suelo. También se requiere hacer un levantamiento de usos del suelo. Sin embargo, el último Plan Vial que se hizo, no partió de lo que había, sino de las normas de ordenamiento urbano.

Entre finales de los años setenta y comienzos de los ochenta se hizo un plan estratégico, que mostraba la necesidad de continuar con un plan vial y de transporte, un plan de usos del suelo, de servicios públicos, etc., y planteaba tres objetivos generales, orientados a la eficiencia económica, la equidad social, y el medio ambiente. Se han elaborado muchos planes pero ha habido poca planificación. Finalmente, los que toman la decisión son los políticos, que tienen intereses distintos a poner en marcha los planes. En cuanto a la parte institucional, existe la necesidad de coordinar todos los factores de la movilidad bajo una Secretaría.

Juan Marchant: Debe hacerse una planificación seria y comprometida, sin intereses personales, con visión de ciudad. Conformemos un grupo de trabajo liderado por Planeación Municipal. Volvamos al esquema de separar el control urbano de la planificación de la ciudad, de este último debe encargarse una persona con un grupo de trabajo idóneo, con capacidad de coordinación. En la estructuración de la planificación deben participar todos los entes municipales competentes, como Tránsito, Gobierno, Metro Cali, etc., así como los de la sub-región.

Víctor Martínez: La planificación debe basarse en el modelo de desarrollo cuyo eje es el ser humano. La ciudad ha cambiado y el modelo de desarrollo es distinto. Es necesario evaluar el impacto social de las intervenciones. De lo contrario, habrá competencia informal de transporte en los barrios con tarifas más accesibles a la gente, con lo cual el SITM perdería su razón de ser.

Julián Velasco, Moderador: La planificación es un proceso continuo, no es simplemente comenzar ahora o dejar todo para después. Por otra parte, se han hecho buenos estudios técnicos, pero no es suficiente. La falla ha estado en la aceptación de esas propuestas, en la falta de voluntad política.

Miguel Charry: El SITM fue ofrecido como proyecto de ciudad, no de una sola institución, lo que implicaba un Alcalde al frente del proyecto, cosa que no sucedió. El Alcalde y el Concejo son los responsables del mismo. Esta discusión debe ser directamente con el Alcalde y el Director de Planeación.

La planeación integral se basa en decisiones informadas, en los diagnósticos. Es la integración de los actores la que generará el nacimiento de la nueva Secretaría y de la política integral de movilidad urbana.

Iván Estrada: Los supuestos estructurantes de la intervención deben validarse para tomar los correctivos.

Julián Zapata: El proyecto SITM-MIO debe ser blindado de los intereses políticos.

CONCLUSIONES DE LA MESA DE RABAJO

- Existe consenso sobre la necesidad de preparar un Plan de Movilidad o Plan Vial y de Transporte, que incluya vías, ciclovías, la movilidad del peatón y todas las formas de movilidad y accesibilidad. Debe estar precedido de un estudio de origen y destino, de un levantamiento de usos del suelo y basarse en una revisión del Plan de Usos del Suelo.
- El Plan de Movilidad debe contemplar prioritariamente al peatón, la bicicleta, y luego sí los vehículos. Debe estimularse el uso de la bicicleta y el transporte a pie, mediante ciclovías y espacios adecuados. El SITM debe definir las ciclorrutas.
- La puesta en marcha del MIO debe desestimular el uso del vehículo particular. Se matriculan alrededor de 40.000 vehículos al año mientras el SITM retirará 4.000 del servicio público.
- No se ha hecho el diagnóstico de movilidad desde 1990, razón probable por la que el SITM escogido para Cali es precario técnicamente. Es muy impactante y consumidor de espacio, tiene muchas cosas que deberán ajustarse en el camino.
- La planificación debe basarse en el modelo de desarrollo cuyo eje es el ser humano. Es necesario evaluar el impacto social de las intervenciones. De lo contrario, habrá competencia informal de transporte en los barrios con tarifas más accesibles a la gente, con lo cual el perdería su razón de ser.
- La información de las distintas fuentes es contradictoria, hasta en la longitud de la malla vial.
- El tren de cercanías y el macroproyecto férreo son importantes pero Metro Cali debe concentrarse primero en sacar adelante el proyecto del SITM y no puede desviar los esfuerzos hacia ese nuevo proyecto.
- Es necesario reordenar las rutas de los vehículos del sistema de transporte público actual -incluyendo los camperos. Existen distintos puntos de vista en cuanto a si esto se hace en forma inmediata o se espera a la entrada en operación del MIO.
- Los corredores del MIO le están quitando vías a la movilidad de la ciudad. Preocupa que en las pretroncales se intervendrá solo a ciertos tramos y no en los 138 km.
- Los camperos invaden las rutas ya asignadas a los buses y violan las normas de tránsito al circular con sobrecupo. Esa modalidad no se debe legalizar, pues los buses llegan donde llegan los camperos.
- Es necesario articular las estaciones terminales con los sistemas de movilidad actual que existen en el proyecto.

- Se debe solucionar la invasión del espacio público por parte de vehículos que invaden los andenes y obligan a los peatones a circular por la calzada, de las ventas informales y de los establecimientos como los de venta y reparación de motos. Debe recuperarse el espacio público, el cual se ha creado con inversiones millonarias. Es necesaria, con este propósito, una política de parqueo.
- Se ve una falta de planeación total pues Cali no tiene una oficina de Planeación bien estructurada. Entre otras medidas, es conveniente separar el control urbano de la planificación para que lo importante no sea absorbido por lo urgente.
- La planificación de la movilidad debe ser seria y con visión de ciudad, con un grupo de trabajo liderado por Planeación Municipal y con participación de todos los entes municipales relacionados con el tema, como Tránsito, Gobierno, Metro Cali, etc., y eventualmente, los de municipios aledaños.
- Complementariamente, sería importante constituir un comité permanente de movilidad convocado por Cali Cómo Vamos o la Cámara de Comercio, que reuniera a representantes del sector público y el sector privado.
- Aunque todos los proyectos deben pasar por el Comité de Infraestructura que supuestamente genera los lineamientos básicos articuladores, actualmente no hay concertación entre las entidades competentes en el tema de movilidad.
- Todos los proyectos de infraestructura vial y de transporte deben tener una evaluación económica y financiera. ¿Cuál es la realidad de la sostenibilidad financiera del proyecto del SITM? Ésta depende de la demanda de viajes, que se determinará la tarifa del servicio.
- Existe consenso sobre la conveniencia de crear una Secretaría de Movilidad Urbana y Espacio Público que integre a Infraestructura, Tránsito y Metro Cali.
- El SITM fue ofrecido como proyecto de ciudad, no de una sola institución, lo que implicaba un Alcalde al frente del proyecto, cosa que no sucedió. La actual Administración debe dejar un plan para que el próximo Alcalde trabaje los siguientes cuatro años.
- EMCALI debe ser actor importante pues cualquier plan de movilidad debe tener en cuenta las redes de acueducto y alcantarillado. No ha habido coordinación para la intervención de las vías que hace cada entidad.
- En el diseño del Plan de Movilidad debe incluirse la percepción ciudadana, los deseos y necesidades de la gente, aprovechando la encuesta de Cali Cómo Vamos. No solo los conceptos técnicos son importantes sino también para quiénes se está construyendo el plan, cuál es el sueño de ciudad que se quiere hacer realidad. ¿Es una ciudad para los vehículos o para los peatones?

- El Plan también debe estar articulado a una estrategia de cultura ciudadana y de control social. La solución a los problemas de movilidad no es únicamente con agentes de tránsito.
- La ciudadanía debería hacer veeduría a Metro Cali pues la que se está haciendo es a las obras.
- Se debe tener en cuenta el impacto ambiental del MÍO tanto del aire como por ruido. El proyecto planteó que el combustible sería un diesel de 500 partes por millón, pero ECOPETROL anunció que no va a suministrarlo. Los buses con diesel también producen más ruido que los de gas, por ejemplo.