

**CONCLUSIONES MESA DE TRABAJO**  
“Recomendaciones al Análisis y Diagnóstico del Plan Integral de Movilidad Urbana para Cali”



**Participantes:**

- ✓ Carolina Ramírez - Analista de la Cámara de Comercio de Cali
- ✓ Hugo Salazar - Acodal
- ✓ Julián Velasco - Velasco y Asociados Consultores
- ✓ Marcela Falla G. - Docente Universidad San Buenaventura
- ✓ Isabella Franco Peláez - Estudiante Universidad ICESI
- ✓ Laura Pineda - Estudiante Universidad ICESI
- ✓ Gabriel Velasco - Gerente ANDI Seccional Valle
- ✓ Hely de Jesús Martínez - Consultor Independiente
- ✓ Luisa Lopera - Cámara Colombiana de la Infraestructura
- ✓ Mauricio Carvajal - GITT SAS
- ✓ Zulma Cuervo - Periodista Diario El País
- ✓ Juanita L. Peña - Comunicadora Comité Intergremial del Valle
- ✓ Guillermo Ulloa - Consultor Externo
- ✓ Ciro Jaramillo - Docente Investigador Univalle
- ✓ Juan José Fernández - Jefe Departamento de Estudios Políticos Universidad Icesi
- ✓ Fernando Martínez - Coordinador de Movilidad y vías del POT, Planeación Municipal
- ✓ Carlos A. González - Asesor del Plan Integral de Movilidad Urbana, Planeación Municipal
- ✓ Karen Gaviria - Equipo Técnico PIMU, Planeación Municipal
- ✓ Lina Revelo - Equipo Técnico PIMU, Planeación Municipal
- ✓ Juan David González - Equipo Técnico PIMU, Planeación Municipal
- ✓ Carlos David García - Equipo Técnico PIMU, Planeación Municipal
- ✓ Mauricio Vásquez - Coordinador Cali Cómo Vamos
- ✓ Marcela Gómez - Asistente Técnica Cali Cómo Vamos
- ✓ Diana Orozco - Estudiante Universidad Autónoma de Occidente - Cali Cómo Vamos
- ✓ Carolina Cuéllar - Estudiante Universidad Autónoma de Occidente - Cali Cómo Vamos

Con el fin de darle continuidad al foro llevado a cabo en junio donde se socializaba el proyecto de elaboración del PIMU, el Programa Cali Cómo Vamos realizó entre el 2 y 17 de septiembre de 2014 una mesa de trabajo, cuyos objetivos fueron: i) Promover la participación y la incidencia ciudadana en la política pública de movilidad, a partir de la formulación de recomendaciones técnicas al documento de Análisis y Diagnóstico del PIMU, elaborado recientemente por parte de Planeación Municipal. ii) Contribuir a la construcción participativa del PIMU, la cual permitiría lograr un panorama integral de la movilidad en Cali, y a su vez el empoderamiento que un plan de esta naturaleza requiere entre los actores sociales para su implementación eficaz en el futuro.

La actividad contó con la participación del Coordinador de Movilidad y vías del POT de Planeación Municipal, Fernando Martínez, el Asesor Técnico del Plan Integral de Movilidad Urbana, Carlos González, el Coordinador del Programa Cali Cómo Vamos, Mauricio Vásquez, y 22 personas, entre expertos de movilidad y urbanismo y actores sociales estudiosos del tema.

### **1. ¿Cómo Vamos en Movilidad?**

La actividad inició con la presentación de la mesa y un contexto sobre la movilidad en Cali, *Cómo Vamos en Movilidad*, a partir de indicadores objetivos y de percepción del Programa Cali Cómo Vamos. De hecho, una de las recomendaciones del programa CCV al PIMU para incluir en sus distintas fases (Análisis y Diagnóstico, Escenarios y Objetivos y Plan de Acción) fue incorporar las variables de los capítulos de Infraestructura Vial, Espacio Público y Movilidad, que hacen parte del Informe de Calidad de Vida y de la Encuesta de Percepción Ciudadana anuales que realiza Cali Cómo Vamos y que fueron mencionados en la presentación : la disponibilidad de espacio público efectivo total y por habitante, la satisfacción ciudadana con el espacio público, el estado de la malla vial de la ciudad y el nivel de satisfacción que le reporta al ciudadano, el parque automotor matriculado en Cali por tipo de servicio, el porcentaje de ciudadanos que usa cada medio de transporte como su principal forma de moverse en la ciudad, la satisfacción ciudadana con el servicio del MIO y sus distintos aspectos de servicio, el número de accidentes de tránsito, el número de incidentes captados por las cámaras de fotodetección por tipo, el número de buses del transporte público colectivo aún en circulación, la flota de buses del MIO en circulación, el promedio de pasajeros diarios del masivo, los tiempos de viaje e intervalos de paso por tipo de ruta, entre otros.

De esta manera, se puede enriquecer el panorama de la movilidad y el espacio en el que se lleva a cabo la misma, además de los resultados de la Administración en la materia y su influencia sobre la calidad de vida de los caleños.

### **2. Revisión y Ajuste del Plan de Ordenamiento Territorial POT, con énfasis en Movilidad - Fernando Martínez, Área de Movilidad y Vías de Planeación Municipal**

Acto seguido, Planeación Municipal presentó la propuesta de *Revisión y Ajuste del Plan de Ordenamiento Territorial POT*, próxima a ser evaluada por el Concejo Municipal, como la carta de navegación para el ordenamiento del territorio y de las distintas estructuras que lo conforman. La presentación en el foro se hizo con énfasis en la movilidad, que es uno de los subsistemas que conforman esas estructuras sobre el territorio. En este sentido, el Plan de Movilidad debe formularse de acuerdo a los lineamientos que traza el Plan de Ordenamiento Territorial. La propuesta de ajuste del POT de esta Administración obedece a un cambio en el modelo de desarrollo urbano para Cali y la movilidad es un aspecto fundamental en ese cambio, lo cual reflejará el Plan Integral de Movilidad.

En la cartografía social en la que se basa el ajuste del POT, se observa que de los diferentes ámbitos del Ordenamiento Territorial, uno de los que generan mayores conflictos en la ciudadanía, pero también donde se identifica potencial de desarrollo, es la movilidad.

Así mismo, se ha identificado en el diagnóstico factores que determinan la situación de movilidad actual como: crecimiento informal en el perímetro urbano, áreas de expansión urbana no planificadas, actividad económica sin patrones claros de localización, dependencia del centro tradicional en servicios y empleo, problemas de accesibilidad vial a la ciudad, concentración de equipamientos de gran escala en el occidente del área urbana y déficit de espacio público.

Lo anterior ha propiciado, entre otros, problemas de congestión vial concentrada en ciertos corredores, ausencia de alternativas efectivas de transporte, infraestructura vial y desplazamientos ineficientes en su uso y dinámica, pues no optimizan el espacio y las posibilidades que ofrece la ciudad.

Es por ello, que el ajuste del POT plantea un modelo de ordenamiento territorial basado, entre otros elementos importantes como la oferta ambiental y la complementariedad funcional de Cali con sus vecinos en la región, en el desarrollo de múltiples centros (policentrismo) y de densificación urbana, buscando contrarrestar la dependencia del centro actual que promueve la congestión y la expansión espacial que incrementa las distancias en los desplazamientos. Así mismo, ese modelo permitiría reducir los tiempos de viaje y las emisiones contaminantes del transporte. La relación de la ciudad con la región también se replantea, buscando la complementariedad de su actividad productiva (servicios) y a la vez mejorando la comunicación física con los vecinos, por lo cual las vías de acceso a la ciudad son elemento fundamental del POT en movilidad.

Por lo tanto, el modelo de ordenamiento tiene como elementos básicos: Estructura Ecológica Municipal, Corredores de actividad, Centralidades, Nodos de equipamientos y Zonas de vivienda (en áreas de expansión, y re-densificación con énfasis en corredores del transporte masivo).

Entre los proyectos estratégicos que plantea la revisión del POT, con un impacto directo en la movilidad, se cuentan: el Corredor Verde sobre la vía férrea, Plan de Manejo del Centro Histórico, Proyectos de Renovación Urbana, Áreas con prioridad para vivienda VIS y VIP y Reubicación de Viviendas por riesgo de desastre.

Así mismo, el POT plantea proyectos dotacionales estructurales en el sistema de movilidad: el anillo vial perimetral, la adecuación de vías rurales, la optimización de accesos a la ciudad, la red de ciclorrutas prioritarias, el Corredor Verde - vía férrea, las Terminales de Cabecera del SITM y la Terminal de Transportes.

El sistema de espacio público, clave entre otros elementos, para la movilidad peatonal, también cuenta con proyectos estratégicos como la red de espacio público, que tiene como componentes el corredor verde, las centralidades, nodos de equipamientos, entre otros.

Con estos proyectos y medidas para la priorización del transporte público sobre el privado, la promoción de modos alternativos de transporte, se pretende impactar la eficiencia de la movilidad pero también la calidad ambiental de la ciudad, reduciendo emisiones de combustibles, ruido y la congestión, con iniciativas como una red de ciclorrutas, redes peatonales en zonas priorizadas y el cobro por parqueaderos adicionales, la densificación urbana sobre corredores estratégicos y el fortalecimiento del SITM MIO como principal oferta de transporte público, claves para el desestímulo del transporte privado, que aunque necesario, debe ajustarse a un uso racional, mucho menor que el actual.

Partiendo de la premisa de promover una movilidad eficiente, sostenible y segura orientada a las personas, las apuestas del POT en materia de movilidad son: mejorar la conectividad de Cali con los municipios vecinos, la redensificación y la renovación urbana para la localización óptima de la vivienda, la actividad económica, y los corredores del transporte público, mejorar el acceso de bienes y servicios a todas las zonas de la ciudad, articulando los distintos modos de transporte y promoviendo el uso del público y los no motorizados con infraestructura y medidas disuasorias del uso del modo privado motorizado, aprovechando la potencialidad de Cali en el uso de la bicicleta y el modo peatonal.

En su estructura metodológica, el POT contiene el componente urbano, en el cual se ubica el sistema de movilidad. Ese sistema se divide en cinco subsistemas que identifican los componentes de la movilidad, establecen las pautas normativas e identifican proyectos para cada uno:

- *Subsistema peatonal*: en él se destacan las redes peatonales priorizadas en el oriente (Charco Azul y El Pondaje), la zona de las universidades e Imbanaco. Estos son puntos de la ciudad donde hay un alto tráfico de caminantes, por lo tanto necesitan un mayor espacio”, sostuvo el Director de Planeación.
- *Subsistema de transporte en bicicleta*: compuesto por la red de ciclorrutas, nodos de integración con SITM MIO, red de bicicletas públicas, red de estacionamiento de bicicletas y puntos de atención al ciclista. Se menciona que el Plan Maestro de Ciclorrutas está listo pero falta implementarlo.
- *Subsistema integrado de transporte masivo*: compuesto por la red de corredores, estaciones, terminales, patios y tecnologías de operación, recaudo y mantenimiento.
- *Subsistema Vial*: se destacan proyectos como el anillo perimetral y el Sistema inteligente de regulación e información vial.
- *Subsistema de transporte privado*: se destaca aquí la red de estacionamientos, las zonas de gestión de demanda, donde se priorizará la movilidad pública y la no motorizada y los cobros por congestión a motorizados particulares, y circuitos para la moto y motovías.
- *Subsistema de carga y logística*: sus usuarios principales serán los comerciantes y empresarios, con quienes se consultará sus necesidades como insumo para la implementación del plan. Se destaca también la delimitación de vías urbanas de carga y zonas especiales de cargue y descargue.

Los modos de transporte se articularán en la infraestructura de transporte, a través de Nodos como los *Ciclo-parqueaderos* y estacionamientos disuasorios para vehículos cerca a las terminales o estaciones del MIO, las terminales del MIO como conectores con el transporte público regional, terminales interurbanos y nodos logísticos.

### **3. Plan Integral de Movilidad Urbana, PIMU, Visión 2022. Análisis y Diagnóstico. - Carlos González, Asesor Técnico del PIMU, Planeación Municipal.**

“Con el fin de dotar a la ciudad de un mejor instrumento de soporte a la toma de decisiones en movilidad y que se encuentre en concordancia con lo establecido como producto de la actual revisión y ajuste del Plan de Ordenamiento Territorial POT de Cali”, desde el año 2013, un equipo de Planeación Municipal, con la coordinación de un asesor y la colaboración técnica de la Secretarías de Tránsito y Transporte, de Infraestructura y Valorización, Metrocali y el Dagma, está trabajando en el desarrollo técnico del Plan Integral de Movilidad Urbana de Cali adoptado mediante Decreto Municipal 0615 de 2008.

El desarrollo actual del PIMU, obedece no solo al modelo territorial que plantea el POT, sino también a los lineamientos de la Ley 1083 de 2006, que promueve la planeación urbana sostenible y da prelación a los modos alternativos de transporte y a los sistemas de transporte público -el objetivo no es eliminar el transporte privado, sino hacer un uso más racional y óptimo

del mismo, pues es el que más externalidades genera y el que es menos eficiente-. Así mismo, la ley establece que todas las decisiones de movilidad deben basarse en un Plan de Movilidad.

En este momento, se está terminando el documento de análisis y diagnóstico, cuyos resultados se presentan a continuación y el cual se enriquecerá a partir de las recomendaciones que realicen instituciones y expertos en movilidad, en espacios de participación como la presente mesa, proceso importante porque del diagnóstico saldrá la definición del escenario objetivo y el Plan de Acción para lograrlo, fases a cumplir durante el año 2014. A diciembre de este año, ya se debe tener terminado el documento del PIMU.

El reto es que el plan sea un instrumento técnico efectivo para el diagnóstico, la toma de decisiones y la evaluación. A su vez, debe ser integral al contemplar todos los modos de transporte existentes, diagnosticar su situación y la magnitud de sus problemas. Diagnósticos anteriores en Cali han sido parciales, inconclusos y desarticulados. No han sido una herramienta para la toma de decisiones. Este PIMU pretende ser esa herramienta.

A partir de lo anterior, se presentan a continuación los principales resultados de la fase de Análisis y Diagnóstico del PIMU:

### **Módulo Peatones**

El Centro Histórico de la ciudad cuenta con un total de 22.924 metros lineales de aceras, de los cuales el 42% corresponde a andenes con dimensión normal (entre 1,2 y 5,0 metros de ancho), 23% a un ancho amplio (mayor a 5,0 metros) y 35% a un ancho insuficiente (menor a 1,2 metros). A su vez, el 17% del estado de la superficie de aceras en el centro histórico es bueno y el 83% es malo.

Por otra parte, los accesos peatonales al centro histórico, ubicados sobre la Avenida 2 Norte, entre calles 8 Norte y 13 Norte, y la Calle 5 con Carrera 6, se encuentran con serias deficiencias para la movilidad peatonal, como es la ausencia de cebras, semáforos y puentes peatonales inadecuados en su estructura y funcionalidad para el peatón.

En cuanto a la red vial peatonal que permite la intermodalidad con el uso del SITM-MIO - Red de itinerarios peatonales articuladores con el sistema- se encontró que la red prioritaria, de 145 km., tiene un ancho normal en un 65%, amplia en un 1% e insuficiente en un 34%. Así mismo, 57% se encuentra en regular estado, 17% en buen estado y 26% en mal estado. Por otra parte, se encontró que 34% de las aceras están ocupadas total o parcialmente y que en 57% la arborización es nula. Además, que en el 90% de los itinerarios articuladores con el SITM-MIO los elementos físicos para la accesibilidad son insuficientes.

### **Módulo Bicicleta**

La ciudad cuenta con 36 kilómetros de ciclo-infraestructura, la mayoría sobre separadores centrales o sobre andenes, de los cuales el 42% presenta señalización deficiente, 20% mal estado de la superficie y 100% de sus tramos están sin articulación o conexión.

Mientras Cali tiene 14 km de ciclorrutas por habitante, Bogotá tiene 37 y Copenhague, 300. Según la Encuesta Origen-Destino de 2005, por el contrario, Cali (11%) tiene más porcentaje de viajes en bicicleta que Bogotá (3%). Aunque el sistema de prioridades de la ley 1083 de 2006 es 1) a pie 2) en bicicleta, 3) transporte público y 4) transporte privado, según la O-D el transporte público (40%) es el primero en usuarios, seguido por el modo de andar a pie (24%) y los medios privados (17%).

### **Módulo Transporte Privado**

De acuerdo con las cifras de Infraestructura Municipal, 62% de las vías está en buen estado. 95% de las vías arterias principales, 90% de las vías arterias secundarias y 60% de las vías colectoras. Por su parte, 67% de los vehículos privados son autos y 22% son motos.

Los picos de tráfico se dan entre las 7 y 8 AM y las 6 y 7 PM, según los aforos medidos en 2013. En 84% de los tramos se presenta flujo vehicular bajo en la mañana (menos de 1.469 autos), 8% flujo medio y 2% flujo alto entre 4.408 y 5.876). No obstante, el 50% de las vías arterias y colectoras presentan volúmenes superiores a su capacidad (nivel de servicio F). Particularmente, 95% de las arterias tienen esa condición.

En el Centro Histórico de Cali, se estima en 10km/hora la velocidad comercial y con volúmenes vehiculares superiores a la capacidad en varios corredores. En hora punta de la mañana 61% de los vehículos son autos y 30% son motos.

Por un lado, los estacionamientos fuera de la vía pública (EFVP) en el Centro tienen capacidad para 8.360 vehículos. 66% de esa capacidad está en estacionamientos públicos y 24% en privados. 82% de los estacionamientos se ubican en lotes y solo 18% están en edificio o subterráneos. Al mismo tiempo, los EFVP del Centro tienen cajones para 1.757 motos, 81% en lote.

A su vez, el estacionamiento en vía pública (EVP) en el Centro tiene una oferta práctica de 11.447 vehículos, de la cual el 40% es ilegal y el 60%, legal. De la legal, 96% está sobre la vía y 4% en bahías.

No obstante, solo 25% de las vías para estacionamientos está siendo ocupada por vehículos en un nivel medio o alto, lo cual tiene que ver con la concentración de la actividad comercial en ciertas zonas.

### **Módulo Transporte Público Colectivo**

El SITM-MIO cuenta con 92% de las troncales en servicio y 66% de corredores pretroncales y alimentadores, mientras que 60% de las estaciones terminales y 75% de las intermedias están por construir. Aunque en 2011 y 2012 crecieron los km recorridos y el número de pasajeros diarios por la apertura de servicios pretroncales, en 2013 ambos han presentado descenso.

De acuerdo con el PIMU, las mayores entradas al SITM en las horas punta de la mañana son el norte y el sur, y las mayores entradas en las horas punta de la tarde son en el centro de la ciudad y el sur.

Así mismo, son mayores los ascensos que los descensos en norte, sur y oriente en horas punta de la mañana, y son mayores los descensos en el centro de la ciudad. En la tarde, los mayores ascensos están en el centro y los mayores descensos en los otros puntos de la ciudad.

La cobertura espacial del MIO del área urbana es del 96, mientras que la cobertura del área en expansión llega al 62%.

Por otra parte, el transporte público convencional (TPC), tiene aún una cobertura espacial del 80% con 35 rutas autorizadas y 1.374 buses por retirar. El transporte en "Gualas" tiene 30 rutas que funcionan con 513 vehículos de 7 empresas, prestando un servicio inseguro en la zona de ladera y el occidente de la ciudad. Finalmente, el transporte informal cuenta con 5.000 vehículos que sirven 25% de la demanda de transporte público.

### **Módulo Transporte Público Individual**

El servicio de taxi cuenta con 16.062 taxis en Cali. De todos los conductores, 70% usa gas natural o gas y gasolina y solo 34% cuenta con radiofrecuencia y/o GPS. 68% tiene más de 40 años, 60% trabaja entre 13 y 18 horas, 70% tiene seguridad social pero de ese porcentaje 89% lo asume el conductor (no propietario) o su familia. 52% considera como perjuicio el transporte pirata y 30% la sobreoferta de taxis. La mayoría de los propietarios tiene un vehículo (76%).

### **Módulo Regulación y Control**

Actualmente el sistema de semaforización cubre 449 intersecciones, pero solo 45% están centralizadas. El resto, por su antigüedad y costo de modificación no puede integrarse a una de las centrales.

Por otra parte, existen en Cali 34 dispositivos de fotodetección para mejorar el comportamiento vial de los actores de la movilidad, los cuales han logrado reducir 41% la accidentalidad en sus respectivos cruces entre 2010-2011 y 2012-2013, además de reducciones en muertos y heridos por estos accidentes. Así mismo, facilitan el seguimiento a las contravenciones, aportando el 53% de su registro.

### **Módulo Demanda Global de Transporte**

Comparando las dos últimas encuestas Origen-Destino, entre 2005 y 2010 los viajes en transporte público se redujeron del 48% al 38% del total, mientras ese terreno lo ganaron los viajes no motorizados, del 35% al 46%, manteniéndose casi constante el modo privado. Ambas encuestas revelan que el 83% de los viajes se llevan a cabo en medios no motorizados y transporte público, que son precisamente los priorizados en la Ley 1083 de 2006 y en el PIMU.

Aproximadamente un 34% de los viajes ocurre entre las 6 y las 8 de la mañana y las 5 y 7 de la noche. Se identifica que las comunas 2,3 y 9, en las cuales se asientan las actividades económicas de servicios más representativas, atraen buena parte de los viajes diarios.

### **Módulo Externalidades del Transporte**

En 2012, 77% de los accidentes correspondían a transporte privado motorizado, 5% a bicicleta y 7% a bus urbano. Entre los accidentes del masivo, la mayoría corresponden a los padrones, que junto a los alimentadores usan carriles mixtos. Tanto en homicidios como heridos en accidentes, los principales afectados son los motociclistas, seguidos de los peatones.

La mayor concentración de los accidentes se da al avanzar hacia el centro de la ciudad. Así mismo, la probabilidad de accidentes graves es mayor en las comunas centrales del eje norte-sur y menor en las comunas periféricas.

Finalmente, las emisiones atmosféricas, principalmente de monóxido de carbono (CO) y compuestos orgánicos volátiles (VOC), son emitidos principalmente por vehículos particulares y motocicletas. De igual manera, los patrones de localización geográfica de las emisiones tiene mayor concentración en el eje norte-sur y zonas céntricas versus las zonas periféricas del área urbana.

### Módulo Indicadores Preliminares

A partir del diagnóstico, se plantean en el PIMU los siguientes indicadores de manera preliminar para formular las posteriores fases del plan (escenarios, objetivos, plan de acción) y hacer seguimiento de su evolución, para evaluación de la implementación del Plan y toma de decisiones:

#### **Peatón**

Kilómetros de infraestructura peatonal construidos  
Estado de la infraestructura  
Intersecciones semaforizadas  
Vías con prioridad peatonal  
Distribución modal de viajes peatonales

#### **Bicicletas**

Kilómetros de cicloinfraestructura construidos  
Estado de la red de cicloinfraestructura  
Intersecciones semaforizadas  
Bicicletas públicas  
Cupos de cicloparqueaderos  
Distribución modal de viajes en bicicletas

#### **SITM-MIO**

Vías del SITM-MIO  
Área total de patios y talleres  
Estado de la red vial  
Estaciones Terminales y de paso construidas  
Velocidad comercial  
Pasajeros transportados  
Capacidad y uso de los corredores troncales  
Tamaño de la flota  
Flota fuera de servicio  
Cobertura espacial del sistema  
Cobertura de la demanda  
Intervalo de paso

#### **Transporte colectivo tradicional**

Tamaño de la flota  
Flota fuera de servicio  
Cobertura espacial  
Cobertura de la demanda  
Intervalo de paso  
Avance de la chatarrización

#### **Transporte Público Individual**

Parque automotor  
Densidad de taxis por habitantes  
Antigüedad del parque automotor  
Distribución modal de los viajes en taxis

#### **Transporte Individual Particular**

Kilómetros de malla vial  
Intersecciones semaforizadas  
Estado de la red vial  
Tasa de crecimiento del parque automotor  
Antigüedad del parque automotor  
Nivel de servicio  
Tasa de motorización  
Distribución modal del viaje en vehículo particular

#### **Externalidades de la Movilidad**

Número de accidentes de tránsito al año  
Tasa de Morbilidad  
Tasa de Mortalidad  
Accidentes fatales y no fatales según condición.  
Accidentes fatales y no fatales por modo de transporte  
Identificación de intersecciones de alta accidentalidad

#### **Externalidades de la Movilidad**

Emisiones partículas menores de 10µm por viaje  
Emisiones de NOx por viaje  
Emisiones de CO por viaje  
Emisiones de VOC por viaje  
Emisiones de SOx por viaje  
Consumo de gasolina por viaje  
Consumo de diésel por viaje  
Consumo de gas por viaje



#### 4. ¿Qué dicen los expertos? Ronda de preguntas, observaciones y recomendaciones

##### Sobre la relación entre el POT y el PIMU

El POT es un instrumento de planeación que por jerarquía está por encima del PIMU. Es decir, el PIMU no puede contradecir al POT sino que debe formularse de acuerdo a la visión de ciudad que plantea el POT.

*No obstante, algunos de los expertos invitados coinciden en que la formulación del POT debió apoyarse en varios insumos fundamentales, entre ellos un Plan de Movilidad. Uno de los argumentos, es que Cali debería tener un estudio que hubiera analizado los impactos de fenómenos de los últimos años como el crecimiento de la ciudad hacia el sur, la construcción de la fase I de las Megaobras, la implementación del Sistema de Transporte Masivo, la explosión comercial en el norte, entre otros. Pero se cuenta solo con estudios parciales y desactualizados que no dan cuenta de esos cambios de la ciudad. Es decir, que el POT no se formuló con los diagnósticos necesarios y actualizados en materia de movilidad.*

En este mismo sentido, se planteó que el Plan de Movilidad también carece de una Encuesta Origen-Destino como insumo básico. A su vez, que el POT debe tener en cuenta proyecciones de población, de actividad económica, entre otros, además de un Plan de Movilidad.

De igual manera, se afirmó que el nuevo POT no tiene una visión de ciudad a futuro sino que atiende las necesidades del momento actual, como se refleja en su capítulo de Movilidad. Además que el nuevo POT debió partir de una evaluación de la implementación del anterior, en especial del modelo de movilidad que planteaba, para así proponer el nuevo modelo de movilidad en este POT.

Se argumentó también que existen incoherencias internas del POT, como la inclusión de obras que no corresponden al modelo territorial planteado.

De igual manera que el nuevo POT no apunta hacia la “Cali que queremos”, hacia los lineamientos generales. Lo que hay es una suma de programas y lo que se necesita son las pautas generales para formularlos.

##### Cultura de la planeación en Cali

En Cali existe una carencia histórica de cultura de la planeación, de acuerdo con los expertos participantes en la mesa. Un ejemplo de ello, es que los estudios existentes terminan archivados y no implementados como ocurrió hace más de 30 años con el Plan Integral de Desarrollo de Cali PIDECA (1979), donde se proponían algunos de los temas de movilidad y urbanismo que se ahora están planteando como nuevos. Eso no puede volver a ocurrir con el PIMU.

En ese orden de ideas, también se afirmó que en los últimos 20 años, Cali se ha acogido a las normas legales en la materia, pero no existe un ejercicio permanente y coherente de planeación. En otras palabras, se han elaborado planes para cumplir la ley, pero los planes no han sido suficientes ni en su formulación ni en su implementación.

Cali no invierte en planeación y prospectiva. Los recursos que se invierten en planeación son escasos y esporádicos. Una muestra de ello es el presente PIMU: un documento bien elaborado en su fase I, de acuerdo a los insumos técnicos disponibles en el municipio, pero que no cuenta con los recursos necesarios para hacer un diagnóstico integral de la movilidad de la ciudad. No se está invirtiendo lo suficiente ahora ni en el pasado. Por eso es que los insumos de planeación son

insuficientes. Por lo tanto, ese retraso histórico de la planeación en Cali debe subsanarse con los recursos necesarios en la actualidad.

Cali invierte en obras pero no en planeación de la visión de ciudad que le dé sentido a esas obras. El desarrollo de Cali refleja esa problemática: ha sido por cuenta de las obras pero no la de la planeación para que esos proyectos tengan cabida y pertinencia.

En Cali se piensa que la planeación es costosa y por eso se le financia tan precariamente. Pero es más costoso para la ciudad no realizarla, como se ha observado en los últimos años con errores en la formulación de proyectos como las Megaobras o del Sistema de Transporte Masivo.

Precisamente por la falta de planeación y de voluntad política para llevarla a cabo, es tan valioso el ejercicio que se está haciendo con el PIMU: por un lado, se genera un diagnóstico, se plantean escenarios y objetivos y se traza un plan de acción, y por otro se evidencia ante la ciudadanía la carencia de los insumos necesarios para la planeación de la movilidad. Esa evidencia puede ser uno de los factores movilizadores de los recursos necesarios para el PIMU y en general para la planeación de la ciudad.

### **Institucionalidad para la Movilidad: Observatorio y... ¿Secretaría?**

En la institucionalidad rectora de la movilidad está una de las soluciones a la falta de planeación y articulación sectorial que ha caracterizado este ámbito de la política pública en la ciudad.

Precisamente, uno de los objetivos en el desarrollo del Plan Integral de Movilidad Urbana es la creación de un Observatorio de la Movilidad permanente, que brinde a Cali para monitorear sus principales variables y con ello contribuir a la formulación de políticas en la materia, de acuerdo a las necesidades vigentes y a las tendencias de la ciudad.

Para lograrlo, el equipo Coordinador del PIMU y los expertos de la mesa coinciden en que debe ser un observatorio mixto en su conformación. No puede depender exclusivamente de la voluntad de la administración de turno, sino que debe ser regido y promovido por un grupo de organizaciones de la sociedad civil entre los que se cuenta actores relevantes como la academia y los gremios profesionales y empresariales, además por supuesto de la participación del sector público con entidades como Planeación Municipal y la Secretaría de Tránsito.

De igual manera, se aseguraría también la imparcialidad y objetividad de los resultados, en aras de generar diagnósticos, plantear necesidades, correctivos y en general insumos técnicos útiles para mejorar la movilidad de la ciudad, y no simplemente para resaltar aspectos positivos de las actuaciones de las autoridades municipales de turno. En suma, el observatorio contribuiría a la continuidad de las políticas, pero también a su evaluación rigurosa, libre de conflictos de intereses y de cara a la ciudadanía.

En cuanto a su financiación, la propuesta es que sea con recursos públicos. Aunque se partiría de recursos públicos municipales, uno de los expertos plantea que se incluya entre las fuentes de financiación a Colciencias y que se aplique a las posibilidades que ofrece la entidad para acceder a recursos.

No obstante, las recomendaciones de los expertos fueron más allá de las bondades del Observatorio de la Movilidad.

Un clamor de los expertos en la materia, desde hace tiempo, ha sido la creación de una Secretaría de Movilidad que sea el órgano rector y articulador de todas las actuaciones de la

Secretaría de Infraestructura, de Tránsito y Metrocali, para acabar con la histórica desarticulación entre estas entidades. El coordinador del PIMU aclara que la potestad jurídica de ser la autoridad de movilidad es la Secretaría de Tránsito, por lo cual lo procedente sería reformar esa Secretaría para que sea “de Movilidad”. Esa reforma iría más allá de lo meramente formal. Debería pasar indispensablemente por dotarla de un equipo profesional dedicado exclusivamente a la planeación de la movilidad, ya que actualmente Tránsito Municipal no tiene ese frente de acción. Hace una labor de control, pero no de planeación, que le ha hecho mucha falta a la ciudad.

### **Proyectos de infraestructura para la movilidad**

Otro de los aspectos analizados por los expertos son las obras incluidas en el PIMU y en el POT, y las que no se incluyen pero que son necesarias, su pertinencia y coherencia con el modelo de ciudad planteado, entre otros.

Por ejemplo, uno de los ejes de la discusión fue el corredor verde. Hasta ahora, el proyecto sea ha concebido para el transporte masivo y medios no motorizados (bicicleta y andar a pie). No obstante, los expertos plantean que el corredor es la oportunidad para implementar el tren por la vía férrea. Se considera que el tren sería el complemento que el MIO necesita para fortalecer la oferta de transporte público en la ciudad, con el propósito de atender la demanda existente pero también para empezar a estimular el uso del transporte privado, porque el MIO en la situación actual no logra ninguno de los dos objetivos.

Por otro lado, se argumenta que el MIO no lograría ser factor de redensificación urbana alrededor de sus corredores, pero que el tren si lo haría. Lamentablemente, el tren fue descartado tras un estudio realizado porque arrojaba que el recaudo no cubría los costos de operación y por ello necesitaba subsidiarse. También se cuestionó que el tren se esté pensando ahora solamente a nivel municipal, cuando el corredor tiene el gran potencial de conectar los municipios vecinos al norte y el sur de Cali y ser una vía de transporte regional.

Sobre las Megaobras, se afirmó que no tienen soluciones peatonales, que privilegian el transporte motorizado privado y no la movilidad peatonal o en bicicleta, que es lo que promueve la Ley 1083 de 2006. También se mencionó que las Megaobras se basaron en el plan de 1993, pero fueron aprobadas en diciembre de 2008 (un mes antes de que se cumpliera la vigencia de 15 años de dicho Plan), lo que es muestra de la falta de sustento de planeación en las obras de la ciudad.

### **Recomendaciones y Comentarios sobre el PIMU**

Finalmente, los expertos invitados a la mesa de trabajo plantearon algunas recomendaciones y comentarios al documento de análisis y diagnóstico del Plan Integral de Movilidad Urbana, PIMU. A continuación se relacionan los principales aportes:

- El alcance del PIMU: ¿atiende las necesidades de ahora (ajustadas al POT de hoy) o del futuro de la ciudad? Es necesario incluir proyecciones del crecimiento poblacional y territorial y económico de la ciudad en el período de vigencia del PIMU.
- Hace falta incluir volúmenes de peatones en el diagnóstico de la red vial peatonal. No solo la infraestructura con la que cuenta el centro histórico para ese fin.
- Los datos del estado de la malla vial presentados en el documento son confusos. Por ello, se recomiendan las aclaraciones pertinentes con la fuente, la Secretaría de Infraestructura.

- Sería útil estimar qué área ocupa cada medio de transporte, contrastándola con los datos disponibles de composición del parque automotor y distribución de los modos de transporte.
- Para reducir la congestión vehicular, particularmente en el centro de la ciudad, como plantea el PIMU y el POT, debe evaluarse cuál de estos dos tipos de medidas es más conveniente para la ciudad: *restringir la circulación*, como lo hace el Pico y Placa, o *aumenta la ocupación*, es decir, incrementar a dos o más personas por vehículo.
- La cobertura espacial del Sistema de Transporte Masivo y el trazado de sus corredores troncales y pretroncales sobre la ciudad (diapositiva 58) muestran cómo las zonas con mayor densidad poblacional (en el oriente, principalmente) son las de servicio más escaso. Eso explica parte de las debilidades del sistema y la preferencia de la gente por adquirir una motocicleta. Si el PIMU tiene como propósito la movilidad sostenible, debe formular las medidas necesarias para atender las zonas densas en población y deficitarias en el servicio de transporte público.
- El PIMU debe basarse no solamente en la situación actual de la ciudad, sino también en el futuro, para que sus objetivos y plan de acción sean pertinentes en el horizonte temporal que maneja. Debe entonces incluir no solamente un estudio de origen de destino completo, sino también proyecciones de población, de empleo, de actividad económica, de parque automotor y por tanto de demanda de transporte en el largo plazo.
- Un diagnóstico completo de la movilidad en Cali debe incluir la seguridad vial. De hecho, debe existir un plan de seguridad vial. Por ello, en el PIMU debe incluirse un componente para este tema. También debe de enfocarse en la parte institucional para tener el respaldo presupuestal que necesitan las intervenciones que plantea el Plan.
- El Plan de Movilidad debe contemplar lo urbano y lo rural. La ley indica que el Plan debe basarse en el contexto del municipio.
- La movilidad nace del hábito y la cultura. Por ello, deben mencionarse aspectos sociales, ambientales, históricos, culturales y económicos de la ciudad en el documento. Porque condicionan la movilidad. Son aspectos transversales y determinantes de la movilidad de una ciudad.
- Hace falta información de la demanda para el PIMU para poder hacer planeación de la movilidad en general.
- La elaboración de este PIMU carece de los recursos necesarios para hacer un plan de movilidad completo para la ciudad de Cali. La falta de recursos se evidencia, entre otras cosas, en la ausencia de los estudios requeridos para el diagnóstico. Precisamente, esos estudios no existen porque la ciudad en los últimos años ha invertido billones de pesos en obras pero no ha invertido en Planeación.
- El PIMU es el primer plan desde 1991, por ello requeriría toda la voluntad política para construir los insumos técnicos necesarios para superar el atraso en planeación y a la vez incorporar tecnologías para proyectar las dinámicas de la movilidad de acá al 2022, para poder planear al horizonte temporal que plantea el PIMU. Este Plan es suficiente para los recursos que se le asignaron -demostrando el gran esfuerzo del equipo coordinador-, pero no es suficiente para lo que Cali necesita.

- Si el PIMU pretende diagnosticar para actuaciones a 2022 debe basarse en todas las variables necesarias. Si esa información no existe en la ciudad, debe relacionarse lo necesario y lo que hace falta para hacer un diagnóstico completo. Si se saben cuáles son las actuaciones deseadas a futuro entonces debe hacerse retrospectiva hacia el diagnóstico pertinente para planear esa realidad futura.
- Por lo anterior, el PIMU debe decir con qué presupuesto fue realizado. Así mismo, su diagnóstico debe ser concluyente sobre la calidad y la cantidad de información disponible y sobre lo que dice esa información. Sería un diagnóstico general y no al nivel de detalle requerido, pero sería importante para identificar lo que hace falta para que sea integral.
- El PIMU debe decir en detalle entre sus conclusiones y hallazgos, qué indicadores debe medir el Observatorio de la Movilidad. Muchos de ellos, seguramente hoy no existen.
- Es importante contemplar un período de empalme o transición mientras se implementa el PIMU, el cual plantea un escenario de la movilidad pública y privada no motorizada, muy diferente al actual. Mientras tanto, deben plantearse soluciones para el privado motorizado que es el dominante hoy y por mucho tiempo más, hasta llegar al escenario deseado por el PIMU.
- Precisamente por la falta de cultura de planeación y de insumos es que el ejercicio del PIMU es tan valioso, para aportar insumos y a la vez resaltar los que no existen. Debe ser un primer paso para promover la voluntad política de invertir tiempo y recursos suficientes para una planificación integral y exhaustiva y que luego sí vengan las grandes obras, coherentes con el modelo de ciudad deseado, incluso si ello implica hacerlo en administraciones posteriores.