



# El País

**MESA DE TRABAJO**  
**“Los retos de la movilidad de Cali**  
**frente a la construcción de las Megaobras”.**  
**Convocada por el programa Cali Cómo Vamos y el Diario El País.**

Santiago de Cali, Agosto 18 de 2010



## **COMITÉ DIRECTIVO**

ÓSCAR ROJAS RENTERÍA  
DIRECTOR DE LA FUNDACIÓN ALVARALICE

MARÍA ELVIRA DOMÍNGUEZ  
DIRECTORA DE EL PAÍS

JULIÁN DOMÍNGUEZ RIVERA  
PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE CALI

RAFAEL SANTOS CALDERÓN  
DIRECTOR DE PUBLICACIONES DE EL TIEMPO

EMILIA RUIZ MORANTE  
DIRECTORA EJECUTIVA DE LA FUNDACIÓN CORONA

CONSUELO CALDAS CANO  
PRESIDENTA DE LA CÁMARA DE LA COMERCIO DE BOGOTÁ

## **COMITÉ TÉCNICO**

ABEL ANTONIO PIEDRAHITA  
COORDINADOR POR UNA CALI MEJOR - FUNDACIÓN ALVARALICE

GERARDO QUINTERO  
JEFE DE CIERRE DE EL PAÍS

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

DIANA CERÓN OTOYA  
JEFE DE RESPONSABILIDAD SOCIAL DE LA CASA EDITORIAL EL TIEMPO

JOSÉ LUIS VALENCIA DÍAZ  
JEFE DE REDACCIÓN DE EL TIEMPO CALI

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

JUANITA SÁENZ CASTILLO  
DIRECTORA PROGRAMA "OJO CON BOGOTÁ Y LA REGIÓN" DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ

## **COORDINACIÓN**

ARABELLA RODRÍGUEZ VELASCO  
COORDINADORA

MAURICIO VÁSQUEZ NÚÑEZ  
ASISTENTE TÉCNICO

**MESA DE TRABAJO**  
**“Los retos de la movilidad de Cali frente a la construcción de las Megaobras”**  
**Convocada por el programa Cali Cómo Vamos y el Diario El País.**

**Propósito central**

Analizar el nivel de suficiencia, sustentación técnica, complementariedad y sinergia que tienen las medidas a implementar por parte de la Alcaldía de Cali para minimizar el impacto que, sobre la movilidad y sobre la actividad de los establecimientos comerciales, tendrá la construcción de las Megaobras.

**Resultado esperado**

Identificar aquellas recomendaciones que los sectores académico, gremial, empresarial y no gubernamental consideran pertinentes para la Alcaldía, con el propósito de minimizar el impacto que tendrá la construcción de las Megaobras sobre la vida y la movilidad en la ciudad. De la misma manera, se pretende verificar cómo el Municipio va a garantizar el cumplimiento y la efectividad de las medidas que está contemplando.

**Preguntas guía**

**Grupo No. 1. Preguntas guía para la Secretaría de Tránsito y Transporte y la Secretaria de Infraestructura sobre los Planes de Manejo de Tránsito de las Megaobras.**

¿Mediante qué instrumentos técnicos, la Secretaría de Tránsito y Transporte está verificando la coherencia específica de los planes de manejo de tránsito que se van a implementar para cada una de las Megaobras y de qué manera se va a verificar la coherencia general de todos los planes de manejo de tránsito que estarán en marcha, especialmente en el 2011, cuando coinciden la mayoría de estos proyectos?

¿De qué herramientas tecnológicas van a disponer la Secretaría de Tránsito y Transporte y la Secretaria de Infraestructura para monitorear los problemas de congestión vial? ¿De qué recursos se va a disponer para contar con capacidad de reacción, específicamente, de qué capacidad instalada se va a disponer para identificar los ajustes que deban efectuársele a los planes de manejo de tránsito y verificar que los concesionarios de las obras los están aplicando?

Aunque los 13 proyectos y los 28 frentes de trabajo que se van a ejecutar en el marco de las Megaobras se van a iniciar de manera escalonada, es evidente que en la mayor parte del 2011 van a estar en ejecución de manera simultánea todas estas obras, más la de la tercera fase del MIO. Por tanto, después de implementados, ¿cuántas revisiones a los planes de manejo de tránsito se ha contemplado realizar, para aplicar los ajustes que sean necesarios?

¿Qué recursos tiene previsto solicitar la Secretaría de Tránsito y Transporte en el presupuesto del 2011 para modernizar sus sistemas de monitoreo, control y simulación del manejo del tránsito en la ciudad o qué consultorías tiene previsto realizar para que entidades expertas en el tema puedan brindarle asesoría y asistencia técnica?

**Grupo No. 2. Para la Secretaría de Tránsito y Transporte y Metro Cali sobre medidas para reducir la presión del parque automotor de transporte público colectivo urbano circulando en momentos en que las Megaobras intervendrán puntos críticos para la movilidad en la ciudad.**

Además de la cancelación de las licencias de operación y de los operativos especiales de control e inmovilización de vehículos, ¿qué otras medidas va a adoptar la Secretaría de Tránsito y Transporte para asegurarse que las empresas de transporte público colectivo que tienen rutas canceladas no vuelvan a sacar sus vehículos a circulación, especialmente en las zonas donde se van a implementar los planes de manejo de tránsito asociadas a las Megaobras?

¿Qué medidas van a adoptar Metro Cali y la Secretaría de Tránsito y Transporte a fin de garantizar la realización del proceso de reestructuración de las rutas de transporte público colectivo de manera armónica, con la implementación de las rutas pendientes de la primera fase del MIO, de modo que, reduciendo la circulación de vehículos de transporte público colectivo, se contribuya a disminuir los niveles de congestión vial que se van a incrementar con la construcción de la primera fase de las Megaobras?

**Grupo No. 3. Para la Dirección de Planeación Municipal, Secretaría de Tránsito y Transporte y Metrocali sobre medidas para disminuir el impacto de las sobre la actividad de establecimientos comerciales y otros puntos varios.**

En el sector de Granada, para citar un ejemplo, la mayoría de los clientes de restaurantes, bares y locales comerciales acceden a la zona en sus vehículos, ¿cuál será la alternativa para minimizar el impacto sobre el sector comercial de esta zona? ¿Se han contemplado opciones como acondicionar o concesionar zonas de parqueo en sitios aledaños?

¿Qué tan factible es para las zonas que tienen una elevada presencia de establecimientos comerciales, agilizar la ejecución de las obras mediante la ampliación de las jornadas para acortar los cronogramas?

¿Aun con la implementación del MIO-Cable persistirá un remanente de usuarios para el transporte de pasajeros con carga que brindan los jeeps y siendo el centro de Cali un sector donde converge el transporte brindado por jeeps y chivas ¿qué espacio han contemplado diseñar dentro del proyecto Ciudad Paraíso para regular este transporte en la zona del centro? Es decir, en los diseños del proyecto, ¿se ha contemplado la posibilidad de adecuar una zona donde se pueda manejar organizadamente la llegada y la salida de este transporte?

**Grupo No. 4. Para la Dirección de Planeación Municipal, Secretaría de Tránsito y Transporte, Secretaria de Infraestructura y Metro Cali sobre el Plan Integral de Movilidad Urbana de Cali.**

¿Cuáles son los estudios que hasta el momento se han realizado en el marco del Plan Integral de Movilidad Urbana de Cali, qué alcances tienen y qué tipo de medidas tomarán para articular y complementar proyectos como las Megaobras, el MIO y el MIO-Cable en el marco de un nuevo plan general de tránsito para la ciudad?

¿Qué se ha concluido del análisis de las Encuestas de Origen y Destino que se acabaron de realizar, que pueda ser útil para el manejo de los posibles problemas de congestión, generados por la construcción de las Megaobras y la tercera fase del MIO?

**Asistentes a la mesa redonda**

1. Fabio Cardozo Montealegre, Secretario de Tránsito y Transporte
2. Juan Diego Flórez González, Secretario de Infraestructura Vial y Valorización
3. María Grace Figueroa, Directora de Planeación Municipal.
4. Luis Eduardo Barrera, Presidente de Metro Cali
5. Luis Ernesto Díaz, Ingeniero de Tránsito, Secretaría de Tránsito y Transporte.
6. Fernando Martínez, Planeación Municipal.
7. James Cárdenas Grisales, Consultor Privado.
8. Rodrigo Salazar, Director de Acopi.
9. Diego Aguilar, Sec. Técnico Cámara Colombiana de la Infraestructura Capítulo Valle.
10. Rodrigo Mejía, Director de la Veeduría del MIO.
11. Alejandro Estrada, Veeduría del MIO.
12. José María Zambrano, miembro de la Sociedad de Mejoras Públicas de Cali.
13. Mauricio Carvajal, Gerente GTT.
14. Hely de Jesús Martínez, Asesor de Movilidad y POT, Planeación Municipal.
15. Gerardo Quintero, Jefe de Cierre de El País.
16. Luz Jenny Aguirre, Directora Entorno de El País.
17. Paola Gómez, Columnista El País.
18. Jessica Villamil, Reportera El País.
19. Verónica Figueroa, Reportera El País.
20. Arabella Rodríguez, Coordinadora Programa Cali Cómo Vamos.
21. Mauricio Vásquez, Asistente Técnico Programa Cali Cómo Vamos.

**Memoria de la Mesa de Trabajo:  
“Los retos de la movilidad de Cali frente a la construcción de las Megaobras”  
Convocada por el programa Cali Cómo Vamos y el Diario El País.**

**Intervención del Secretario de Infraestructura y Valorización, Juan Diego Flórez.**

El Secretario de Infraestructura comenzó por ilustrar a la mesa sobre las obras de la fase I de las Megaobras, así como de los criterios de articulación con la Secretaría de Tránsito y con Metro Cali, para tomar las medidas necesarias para mitigar el impacto sobre la movilidad, que tendrán las obras en ejecución actualmente en la ciudad.

Aunque existe preocupación en la ciudadanía por que se encuentran muchas obras en ejecución y al mismo tiempo, existe una sinergia, desde hace un año, aproximadamente, entre los proyectos de las Megaobras, el SITM - MIO y la Secretaría de Tránsito.

**Obras de la primera fase de las Megaobras**

No todas las obras generan impacto en la movilidad. Por un lado, hay obras como las de espacio público, cuya construcción es confinada y por ello no se superpone a las vías vehiculares. Otras obras, sí intervienen parte de la malla vial de la ciudad, pero al interior de los barrios, como en el caso de parte de la rehabilitación de los 250 Km. de vías; así mismo, algunas intervenciones consisten en crear nuevas vías, como en el caso de las ampliaciones, mientras otras obras se ubican en zonas perimetrales de la ciudad, con lo cual el impacto de la ejecución de las misma sobre la movilidad en general de la ciudad, es mínima.

Hay tres grupos de obras, correspondientes a los tres grupos de concesión y las tres zonas geográficas en las cuales se harán las intervenciones.

**Zona Sur**

*Las obras que no generan impacto.*

La primera es la ampliación de la Calle 16, desde la Carrera 50 hasta la Carrera 100, la cual no genera impacto porque se va a complementar con la construcción de un carril izquierdo que no existe. Así mismo la obra contempla puentes en el parque de El Ingenio, y completar los tramos, intervenciones que no implican obstaculizar el tráfico.

La segunda obra es la Vía a La Paz, que nace en el round-point de la Carrera 70, hacia el Alto de Los Chorros. Esta es una vía perimetral, y por ello no impacta la movilidad en el sur, e influye prácticamente solo sobre los flujos residenciales.

La tercera obra es la Avenida Circunvalación, entre Carreras 70 y 80, vía que hoy no existe y por ello no generará impacto en el tráfico. La obra que se hará sobre la carrera 80 entre Calles 5ª y 2ª tampoco impactará, por que está subutilizada, no hay un tráfico constante, porque el semáforo y la intercepción desestimulan el uso.

*Las obras que generan impacto.*

El puente de la Carrera 70 con Autopista Sur, incide en el tránsito de la Autopista de norte a sur. Así mismo, se realizará la recuperación de los carriles centrales desde el inicio de la Autopista hasta la Carrera 56. Estas dos obras se complementan y ambas impactan. En suma, de las 5 obras de la Zona Sur, hay 2 que impactan directamente el tránsito de la ciudad.

**Zona Centro**

*Las obras que no generan impacto.*

La Ciudadela Educativa Eustaquio Palacios y el Parque de la 72W, desde la 28 D, en la Troncal de Aguablanca, a la 28 J, obras de espacio público que no tienen una afectación en el tránsito, directamente. Así mismo, tampoco interfiere la recuperación de la Transversal 112 en la Comuna 14, pues corresponde a una vía muy perimetral, donde se hará rehabilitación en pavimento y cierres parciales por carriles en tramos no mayores a 250 metros, al igual que las rehabilitaciones en la Autopista.

*Las obras que generan impacto.*

El puente de la Carrera 44 con Autopista Sur, sí generará incidencia en el tránsito. Al igual que, las obras de: la recuperación de la Autopista Suroriental y la Autopista Simón Bolívar, con recuperaciones de 47.000 metros cuadrados y 51.000 metros cuadrados, respectivamente. Hay unos tramos en la Autopista Sur que no se pueden tocar porque tienen pólizas de garantía, por que tienen intervenciones de la Secretaría de Infraestructura. Y hay tramos, que todavía no necesitan intervención. En la Autopista Suroriental Se van a aprovechar los 47.000 M<sup>2</sup> en el tramo sur-norte, desde el Puente de Los Mil Días, hasta la Carrera 32. Y en la A. Simón Bolívar, serán intervenidos los dos carriles centrales, desde el Puente de Los Mil Días hasta Puerto Rellena, que no requieren reposición de redes, y son cierres parciales, de 200 metros por carril.

En suma, las obras que generarán impacto en la movilidad de la ciudad, son la recuperación de las calzadas centrales de la Autopista Suroriental y la Autopista Simón Bolívar, y la obra del puente de la Carrera 44 con Autopista Sur.

**Zona Norte.** Aquí se encuentran las obras que requieren elaboración más detenida de los planes de manejo de tránsito, por el mayor impacto generado.

Se encuentran obras como: la recuperación vial en el barrio Versalles, la recuperación de la Calle 44 Norte (ya se hicieron los tramos entre la Segunda y la Cuarta, y la Sexta y la Octava), el Hundimiento de la Avenida Colombia, que tendrá un impacto alto, y el puente de la Carrera Octava con Calle 70. Esta última obra, por su diseño, permite que el flujo no se cierre totalmente, debido a que se va a aprovechar el espacio de la glorieta y los separadores centrales.

Una aclaración. La intervención en el barrio Granada (de la Calle Novena y la 9 A)-, no corresponde a la Alcaldía de Santiago de Cali. Es una intervención de Acuavalle, junto a la Gobernación del Valle del Cauca y Emcali. Aun no se ha presentado la totalidad de los permisos que expide el Municipio para esta obra, que es exógena al paquete de obras de la Alcaldía. La intervención consiste en recuperar el colector Cachetones porque el caudal de diseño está colmatado, ampliar el colector y recuperar el alcantarillado y las vías en las Calles la 9 y 9 A, y

enterrar las redes eléctricas. La Secretaría de Infraestructura no ha recibido la información sobre el Plan de Manejo de Tránsito y Plan de Manejo de Escombros, correspondientes a esta obra. Planeación Municipal debe dar los permisos de intervención de espacio público y de las redes, el PMT lo valora la STTM, y la Secretaría de Infraestructura y Valorización expide el permiso de ruptura de vías.

En resumen, en la zona Norte, el Hundimiento de la Avenida Colombia necesita atención especial, al igual que el puente de la Carrera Octava con Calle 70. El resto, son intervenciones muy locales. Sobre Versalles, se está evaluando cambiar toda la red de acueducto y la malla vial, en convenio con Emcali, con el fin de hacer una obra integral.

En conclusión, no todas las obras del paquete de Megaobras (fase I), generan influencia en el tráfico pues algunas son periféricas, otras son intervenciones menores que no impactan locales comerciales, otras vías no existen antes de la intervención y otras serán obras de espacio público. Un ejemplo de ello, son las Plazoletas de la Caleñidad y de Granada, que no afectan la movilidad.

#### **Intervención del Presidente de Metro Cali S.A., Luis Eduardo Barrera.**

##### *Obras que no generarán impacto en el tránsito.*

Metro Cali tiene dos grandes obras en ejecución: La Troncal de Aguablanca, cuyo proyecto está avanzando con una serie de planes de desvío, implican afectaciones mínimas al tránsito, parte de las vías tenía muy poco tráfico. Por ello, las más importantes vías se han priorizado (para hacer los PMT). Por otro lado, la estación de Puerto Mallarino es una obra confinada en un terreno y por ello no impacta el tráfico vehicular.

Sin embargo, se van a iniciar los procesos de licitación de cerca de 6 o 7 proyectos muchas de las cuales son estaciones de Cabecera: las estaciones Sameco, Calima, Julio Rincón y Calipso, en las cuales se requiere una vía adicional. Estas obras también son confinadas, por lo cual no se genera impacto en el tráfico.

La obra sobre la glorieta de la Avenida Tercera Norte con Avenida Las Américas, y la Cuarta Norte, se desarrolla al centro de la glorieta, por lo que se mantendrá el tránsito.

##### *Obras de Metro Cali que incidirán en el tránsito.*

La Calle Quinta, desde la Avenida Guadalupe hasta la Carrera 100. Se intervendrán sectores que aún no se habían tocado. Como los carriles mixtos desde la Avenida Guadalupe hasta la Carrera 66, los carriles mixtos desde la Carrera 80 hasta la 96 sobre el costado oriental, y el sector de Capri en los dos sentidos. Las obras iniciarían en febrero de 2011, si la licitación termina en 2010. Para esa fecha, la reposición de la calzada central de la Autopista Suroriental estará muy adelantada, al igual que la intersección de la Autopista con 70 (Megaobras), lo que permitirá desviar parcialmente el tráfico hacia estas vías.

En este momento, el sistema está en un proceso de implementación, y ha demostrado que es capaz de atender la demanda de pasajeros normalmente, como quedó comprobado el día del paro de los transportadores del sistema público colectivo, en el Día Sin Carro, entre otras.



Además, se está en la parte final de la implementación de las rutas, a mediados de octubre comienza el desmonte gradual del transporte colectivo, con el cumplimiento de los 90 días transcurridos desde la declaración de la operación regular del SITM en su fase 1. Con la salida de los buses del transporte público colectivo se espera que el tráfico en las vías disminuya, y que coincida con los tiempos de las obras.

**Secretario de Infraestructura y Valorización, Juan Diego Flórez.** Desde Metro Cali y la Secretaría se ha intentado trasladar en espacio de tiempo unas obras, hasta tanto se terminen las actuales de SIV, sobre todo las de la Autopista. Metro Cali intervendrá la Autopista Sur desde la 56 hacia el sur. Entre enero y febrero, la Secretaría de Infraestructura tiene proyectado tener lista la rehabilitación de la Autopista, para permitir los desvíos necesarios con las nuevas obras.

Así mismo, existe un plan de reparcheo de las vías a utilizar en el plan de desvíos. En este momento ya están nuevas: la Pasoancho, la Carrera 66, la Carrera 105 hacia el Sur, la Octava y la 10, desde la 15 a la 32.

*Megaobras y los planes de manejo de tránsito.* Un aspecto importante para mitigar los impactos de movilidad por las obras en ejecución en la ciudad, es que en el inicio del proceso de estructuración de la licitación de las Megaobras, las Secretarías de Tránsito e Infraestructura definieron los lineamientos de los planes de manejo de tránsito, que deberán implementar y hacer seguimiento los concesionarios contratistas de las obras, de acuerdo al compromiso establecido, y de la mano del acompañamiento permanente de las dos Secretarías, en todo el proceso. El Apéndice F de la licitación es la carta de navegación para los Planes de Tráfico, por lo que dicho compromiso se viene manejando desde entonces.

En este momento, se está en la etapa de preconstrucción, que deberá terminar el 21 de septiembre. Dicha fecha es el plazo para recibir los planes de manejo. El concesionario Norte ya entregó su plan de manejo de tránsito, y será sometido a revisión. Los compromisos de los contratistas incluyen la implementación, construcción, seguimiento del Plan de Manejo, y todo lo necesario para que funcione: logística, apropiación de recursos, apropiación de personal.

#### **Sesión de preguntas y comentarios.**

**Hely Martínez.** Sobre las obras, la del puente del Río Cali del MIO, los pasos elevados existentes sobre el par vial de la 25 y 26, y el paso elevado hacia Palmira.

**Presidente de Metro Cali S.A., Luis Eduardo Barrera.** La ampliación del puente de la Carrera Primera con Calle 70 está lista, el puente de la Tercera Norte forma parte del desarrollo contractual del proyecto estación Glorieta, se mantiene en obra. En la Autopista Suroriental, se está haciendo un paso a la altura de Comfandi de El Prado, Metro Cali no interviene el puente vehicular.

En la intersección de la Quinta con 80 no se ha resuelto el problema de los predios, por ello no se tiene en cuenta como proyecto para ejecución. Si ese proceso se resuelve en los próximos cuatro meses, termina coincidiendo con la culminación de las obras de Infraestructura vial. Lo que se necesita es encontrar adelantado lo que se ha venido ejecutando en la ciudad. La recuperación de la Cra. 66 se hizo en el 2008, la Pasoancho está recuperada, la Carrera 66 también, la Calle 10 y la Autopista Suroriental.

En cuanto al Puente ya está adjudicado, está establecido el Plan Desvíos. El problema es que le cierre total del corredor de la Primera y de la Calle 21 entre las 7 pm y las 7am, por parte de la Policía Metropolitana, y este va a definir si se puede implementar ese plan de desvío. En este caso, existe un cierre de vías que no depende de ninguna situación de movilidad. Por ello debe buscarse que todos los actores del Municipio, estén alineados para no interferir en los Planes de desvíos.

**Cali Cómo Vamos.** Es importante saber, no solo cómo van a ser los Planes de Manejo y cómo se van a coordinar entre sí, sino también los cronogramas de las obras, que finalmente son los que reflejarán el impacto en la movilidad. ¿Cuándo se van a presentar y a socializar los cronogramas de obras de Megaobras y el MIO y la integralidad entre los mismos?

**Secretario de Infraestructura y Valorización, Juan Diego Flórez.** Hasta el 20 de octubre se está en preconstrucción, hasta el 20 de octubre. En este plazo se construirán todos los PMT, los planes ambientales, etc. Aun así, se han adelantado obras por estar listos los diseños y no incidir mayormente en la movilidad, como en la Plazoleta de la Caleñidad (actualmente) y en la Autopista Suroriental, que comienzan el 5 de septiembre.

Hay obras que toman 4 de preconstrucción, 18 meses en construcción, y 24 meses de mantenimiento. En total, 46 meses. El 20 de octubre comienza la etapa de construcción para: el hundimiento de la Avenida Colombia, el Puente de la Octava con Calle 70 y el Puente de la Carrera 44 con Autopista.

Las otras obras como San Fernando, Versalles, que duran 4 o 5 meses van a ser desplazadas conforme se vaya cumpliendo el Plan de movilidad, para que haya un impacto menor en el tráfico. La garantía total de la obra son 10 años.

**Presidente de Metro Cali S.A., Luis Eduardo Barrera.** En esta administración se están articulando las obras del MIO con las de Infraestructura, para construir un documento único que dé cuenta de un cronograma integrado de las mismas. Se están recibiendo actualmente los diseños de las obras, para articularlas en un solo documento, el cual se está construyendo y puede tomar un mes tener la versión definitiva.

**Secretario de Infraestructura y Valorización, Juan Diego Flórez.** La construcción de los PMT se ha hecho con el acompañamiento de la Secretaría de Infraestructura. Con la STTM se ha trabajado para la socialización y sensibilización sobre los PMT, y para el monitoreo y control con 30 cámaras en los puntos de obra, para planificación y socialización a la ciudadanía. Todo esto en las obras que generen mayor impacto en la movilidad. También se cuenta con un plan masivo de comunicación de 5 meses sobre las obras, en los medios más populares de la ciudad. El plan de manejo debe estar listo un mes antes del inicio de las obras grandes, el 15 de septiembre. Se está estudiando hacer un simulacro de desvíos, pero todo depende del tiempo disponible.

**José María Zambrano.** Es importante poner en práctica los desvíos antes del comienzo de las obras. Sobre todo por el impacto en el norte de la ciudad, con el hundimiento de la Avenida Colombia. El principal problema de movilidad está en la zona Norte. La propuesta a la Administración Municipal es que en la programación se incluya una prueba de 72 horas de los desvíos para la ejecución de las obras.

**Existen unos impactos en el sur. No está clara la interrelación entre las obras del MIO y las Megaobras.**

CCV propone preguntas del grupo N° 1 de la Mesa, sobre los instrumentos técnicos de la Secretaría de Tránsito y Transporte para verificar la coherencia de los PMT, herramientas tecnológicas disponibles, para el monitoreo de la congestión vial, recursos y capacidad instalada para ajustes de los PMT, y recursos a solicitar de la STTM al municipio en el presupuesto del 2011 para modernizar sus sistemas de monitoreo, control y simulación del manejo del tránsito.

**Presidente de Metro Cali S.A., Luis Eduardo Barrera.** Se ha venido planteando una divulgación general y una específica en las zonas de influencia de los proyectos sobre el *qué, cuándo y cómo* de los desvíos de los planes de manejo de tránsito, así como los ajustes particulares a ciertas obras, a través de los puntos de atención a la comunidad, PAC.

El segundo punto es el monitoreo. Para ello, Infraestructura va a hacer una inversión en cámaras de video sobre las obras y el impacto en la movilidad de la ciudad, para ello Metro Cali va a utilizar también su centro de control, para ver cómo se comporta el sistema y reaccionar a las necesidades de la ciudadanía, mientras que la STTM implementará su nueva Central de Tránsito. También se está trabajando en la sincronización de la red semaforizada. El monitoreo será para hacer seguimiento y tomar los correctivos.

En todas las obras, tanto del MIO como de las Megaobras, habrá PMT. Pero también se contempla la reacción ante posibles accidentes en los puntos de obra. Por ello se tomarán medidas de mitigación del impacto vial por accidentes de tránsito como el ingreso de 80 nuevos guardas de tránsito, servicio de grúas, etc. para reforzar problemas específicos de tránsito que se puedan presentar.

**Secretario de Infraestructura y Valorización, Juan Diego Flórez.** Además de los PAC, hay obras como las que se van a realizar en la Autopista Suroriental, el Hundimiento de la Avenida Colombia y el puente de la Carrera Octava con Calle 70, que van a tener un equipo de reforzamiento de guardas de tránsito, de disposición de grúas, e incluso se está evaluando contar con ambulancias para atender rápidamente los accidentes que se pueden presentar en los desvíos.

**Fabio Cardozo, Secretario de Tránsito y Transporte.** Cali es una ciudad muy sensible en la movilidad porque dispone de pocas vías, frente al parque automotor que circula por las mismas. Por ello, es necesario tener claro los tiempos de las obras, para poner los PMT en función de los mismos y articulados entre sí.

Todas las obras deben tener un plan de manejo de tráfico. Las herramientas con las que se cuentan son: básicamente con la experiencia de los técnicos. Desde el punto de vista legal, son los concesionarios los que tienen que implementar los planes de manejo de tránsito. La Secretaría de Tránsito hace el acompañamiento al diseño como a la implementación de los PMT. En tal proceso se cuenta con el tiempo necesario, pues los concesionarios se encuentran en fase de preconstrucción. La fecha límite para tener listos los PMT, es el 20 de septiembre. Esta forma de concesión implica un grado mayor de compromiso por parte de los contratistas, en el cumplimiento de los lineamientos necesarios para mitigar el impacto de las obras sobre la movilidad, durante su ejecución.

Por otra parte, se están vinculando 80 funcionarios más para la regulación y acompañamiento del proceso de obras, se incluirán otros 100 en el 2011 y se buscará el apoyo también de un grupo de policías de tránsito, para reforzar la atención al tráfico durante la ejecución de las obras. De otra parte, se hará la proyección de los sistemas semaforizados en las troncales y pretroncales del MIO, y la Secretaría de Infraestructura reforzará las vías que servirán de desvíos por las obras, para que puedan afrontar la nueva demanda de movilidad. En octubre se fortalecerá la señalización.

**Rodrigo Mejía.** Con Megaobras y las obras actuales del MIO, se tendrá una etapa de aprendizaje, para no repetir los errores que se cometieron con la construcción de la primera fase del MIO. Hay tres factores importantes frente a la ciudadanía, se observó un ejemplo en la ejecución de la tercera norte: 1. La planeación de los proyectos y 2. La gerencia contractual para evitar que problemas con los contratistas afecten las obras 3. Socialización y educación.

**Rodrigo Salazar.** La modalidad de las concesiones hace que las alcaldías y las gobernaciones sean convidados de piedra. Sobre los impactos, un microempresario puede quedar en la quiebra en tres meses. Con el MIO muchas pequeñas y medianas empresas se afectaron. En el caso de la Tercera Norte, se dijo que se hacía en 7 meses y se demoraron 2 años.

**Mauricio Carvajal.** Partiendo de lo manifestado por el Secretario de Infraestructura y el Presidente de Metro Cali, da la sensación que todo está planificado. Sin embargo, hay que precisar que todas las obras tienen impacto, que son de carácter multidimensional, pues se generan impactos por excavaciones, por entrada y salida de vehículos, de interrupción del transporte peatonal. Además el impacto generado es diferencial: de niveles bajo, mediano y alto, que a su vez condicionan los tiempos de concesión de las obras. Para generar obra hay que demoler, lo que genera impacto por el paso de volquetas movilizand o escombros. Entonces, ¿cómo se van a amortiguar las afectaciones de la movilidad de los peatones, por ejemplo?

Un plan general de obras debe contemplar todas las obras que se ejecutan en la ciudad, de tipo residencial, de redes de servicios públicos domiciliarios, y articular la gestión de las empresas responsables, como Emcali y las empresas de gas natural domiciliario.

Con respecto a los simulacros de los planes de manejo y desvíos, en la modernidad no deberían hacerse, ya que ello implica anticipar los impactos, cuando se trata es de mitigarlos. Para eso existen las herramientas de simulación.

En cuanto al monitoreo, es de importancia resaltar que hoy no se cuentan con los PMT y por ello no se pueden articular. A su vez, no hay un sistema de información de todas las intervenciones. Además, no está definido cuáles son las variables a monitorear, lo cual debe definirse con prelación. Se debe establecer qué se va a medir, como los niveles de congestión, el nivel de accidentalidad, etc. No se trata solo de poner cámaras.

**CCV. ¿Cuáles son las herramientas tecnológicas de la Secretaría de Tránsito para el monitoreo y la coherencia de los planes de manejo?**

**Luis Ernesto Díaz, Ingeniero de la Secretaría de Tránsito.** Los PMT incluyen aforos vehiculares, peatonales. Los PMT se validan con el Comité de Movilidad, donde están Planeación Municipal y la Secretaría de Tránsito. No hay necesidad de hacer simulacros, pues para eso están las simulaciones. El actor principal de los planes de manejo de tránsito son los usuarios, por ello hay

que hacer una consulta a la ciudadanía afectada por las obras y los desvíos, visitar a los residentes de la zona. El PMT incluye no solamente el diseño, el modelador y otras herramientas tecnológicas, sino también la consulta, la discusión, etc. Existen factores que el modelador no descubre, por lo cual hay que ir al territorio.

Además de la socialización con la comunidad, se realiza un proceso diferente, que es la identificación de las medidas de accesibilidad de los núcleos de negocios, con los dueños de los mismos. Antes del macroproyecto de movilidad, se deben tener los planes tácticos de cada obra.

**Secretario de Infraestructura.** Cada zona de concesión de obras, Norte, Sur y Centro, va a tener un Plan de Manejo de Tránsito integrado, que incluye cambios en sentidos viales, cambios de señalización. Pero no se realiza un PMT global para toda la ciudad, porque es más difícil de manejar.

**Luis Ernesto Díaz, Ingeniero de la Secretaría de Tránsito.** Hay un proceso de implantación de los PMT, adecuación de señalización, de semáforos, avisos a los usuarios, reguladores dispuestos. Así mismo, hacer el monitoreo de la velocidad, de los tiempos de espera, de las colas de tráfico.

**Fabio Cardozo, Secretario de Tránsito y Transporte** ¿Cómo se van a mitigar los paquetes vehiculares que van a pasar por puntos críticos de la ciudad? A partir del 22 de octubre se cumplen los 90 días de iniciada la operación regular del SITM-MIO. Se deben tomar tres medidas: seguir con el cronograma de reducción de oferta (falta poco, un 6% del 16% programado), hacer la reestructuración de las 111 rutas, pero hay que ajustar la reestructuración a partir de los PMT.

La Secretaría de Tránsito necesita un salto importante en su fortalecimiento. Se han revisado los PMT, que han sido técnicamente modelados, y a partir de la revisión, se harán anuncios importantes, medidas como la implementación del Pico y Placa.

En algunas ciudades la implementación del Pico y Placa se hace en forma sectorial, pero ello dificulta su control. Si bien es cierto que los PMT son responsabilidad del concesionario, para luego ser aprobados por tránsito, estos planes se han venido trabajando previamente, tienen un acompañamiento por parte de la Secretaría de Tránsito, para agilizar el proceso de aprobación final. La socialización a los ciudadanos en el proceso de la ejecución de las obras es fundamental, para que el ciudadano tome las mejores decisiones de movilidad diaria.

A Metro Cali, por ejemplo, la Contraloría le hizo un informe sobre el estado de la infraestructura del MIO, y se observa que muchos daños, tienen que ver con el vandalismo, el robo y accidentes. No obedecen a malos diseños o malos materiales.

**Diego Aguilar.** El MIO debe convertirse en una de las herramientas de apoyo para la implementación de los PMT. Metro Cali puede sensibilizar a la ciudadanía de utilizar el sistema masivo, sobre todo a los conductores de vehículos particulares. Así mismo, deben llevarse a cabo la sincronización y modernización de los sistemas de control de tránsito. También debe trabajarse en el control de ingreso de taxis y de motos a la ciudad, que está generando mucho caos en la movilidad. Así mismo, ¿de qué forma se puede implementar una política de parqueaderos en la ciudad?, ya que esto permitiría generar menores impactos, al sector del comercio, por ejemplo.

**Hely de Jesús Martínez.** Es necesario implementar medidas complementarias a los Planes de Manejo de Tránsito, para lograr efectivamente la reducción de los efectos de las obras en la

movilidad. Los Planes de Manejo Ambiental deben tener interlocución con los PMT, se debe mejorar la atención a los accidentes de tránsito: los choques simples generan congestiones inmensas por esperar a las aseguradoras, lo que requiere entonces una gestión de la STTM con las aseguradoras. Así mismo, implementar horarios escalonados para las jornadas laborales de los funcionarios públicos, jornadas continuas, unificar los horarios bancarios, restricciones especiales de ocupación de vehículos en determinadas áreas, regular horarios para circulación en automóvil con acompañante, horarios de carga y descarga, este último importante en el área del centro. De igual forma, regular el aprovisionamiento de alimentos, de carros recolectores de basura. En el caso de los frentes de obra es muy común que motociclistas y ciclistas traten de pasar las restricciones de paso. Incluso, se pueden implementar áreas de trabajo nocturnas en algunas obras, rutas especiales y tarifas especiales para las zonas donde se implementen acuerdos especiales de horarios, por ejemplo.

**Metro Cali.** Es necesario un cambio en el comportamiento en el uso de los vehículos en Cali. Un ejemplo de ello es la ocupación de carros en la Avenida Colombia. Las empresas deben estimular a sus empleados para que se desplacen al lugar de trabajo, compartiendo sus vehículos con sus compañeros. También deben aportar a la solución las empresas distribuidoras de gaseosas, por ejemplo, en su recorrido puerta a puerta, así como los vehículos de distribución y recolección, se debe repensar su cadena de redistribución y suministros.

**Mauricio Carvajal.** El balance genera preocupación y a la vez implica ocupaciones para todos los actores. El problema es complejo y no es fácil de resolver. Aún las ciudades latinoamericanas no han resuelto los problemas de movilidad. Hay que elaborar un PMT general para Cali, aunque no debe ser una traba para que se inicien las obras, sí se debe tener en cuenta la necesidad de este PMT general.

Para la medición de los impactos, se necesitan herramientas computacionales, bases de datos de origen y destino para evaluar los planes de manejo de tránsito, como en Bogotá, herramientas que permitan asignación dinámica de cargas de tránsito en las vías para los planes de manejo, y la accesibilidad de los usuarios de las zonas y de los locales comerciales.

La responsabilidad estricta del diseño e implementación de los PMT en Colombia, es del constructor, que debe prever todos los elementos de seguridad vial, y asegurar que los impactos sean menores. Sí se accidenta alguien en los desvíos de las obras, la responsabilidad es del constructor, del interventor. Ahora hay responsabilidad jurídica sobre lo que le pase a un peatón o a un conductor. Los niveles de exigencia frente a semejante responsabilidad social son altísimos. En general, se generan impactos de accesibilidad, de seguridad, económicos y sociales para la comunidad, pero ¿quién los asume? En Bogotá, hay ejemplos donde la comunidad se organiza, y si la gente accedía por una vía que estaba cerrada, el constructor tenía que pagar el parqueadero.

Planeación que lidera el comité de movilidad, debe normatizar los criterios y requisitos que deben cumplir los PMT. Hay que tener registros de la accidentalidad muy bien documentados.

**Rodrigo Mejía.** Es necesario adoptar una nueva perspectiva de la movilidad en la ciudad, con base en el MIO, las Megaobras, con nuevas herramientas, con una autoridad fortaleza su capacidad regulador. Con relación a los impactos existe una corresponsabilidad intersectorial. En otras ciudades hay experiencias de operación intersectorial, donde el sector empresarial, e instituciones se unen para monitorear el desarrollo, canalizar las inquietudes, las solicitudes. Un

ejemplo de ello, es el Pacto por el Impacto que se suscribió en Bogotá, entre diversos actores corresponsables.

Nuevamente se recomienda la creación de una Secretaría de Movilidad, como en Bogotá, que lidere la articulación intersectorial entre todas las entidades municipales que impactan en la movilidad de la ciudad y tenga capacidad reguladora.

**James Cárdenas.** El problema que tenemos en Colombia es que las demandas vehiculares son más altas que las demandas viales, la capacidad residual es menor. La recomendación es que en estos planes de manejo de tránsito se involucre personal especializado. Un aspecto importante es que no todas las zonas directas de influencia de las obras, son aptas para implementar desvíos. Es por ello que en ocasiones las zonas de influencia, se deben ampliar.

**Jessica Villamil. El País. ¿Se va a aplicar la propuesta del Pico y Placa todo el día?**

**Fabio Cardozo, STTM.** En su momento se propuso que la medida del pico y placa se aplicara desde las 6 AM, pero luego de ciertas presiones que surgieron en la ciudad, se subió a las 7 AM. El Pico y Placa todo el día, es una medida necesaria para la movilidad de la ciudad, y que la ciudadanía debe asumir. En Bogotá, por ejemplo, se hace dos días a la semana.

Otra medida que contempla la Secretaría de Tránsito es la prohibición del cargue y descargue de mercancía en el Centro durante el día, que solo se permitirían después de las 8:00 p.m. También es necesario complementar las intervenciones en el tránsito con medidas de seguridad. Así mismo, se requiere fortalecer el grupo de autoridades que deben concurrir al lugar donde ocurra un accidente.

En materia de monitoreo, se tiene un componente tecnológico, por ejemplo, actualmente la Secretaría tiene una cámara en la Avenida Pasoancho con 66, que toma mil fotografías al día. En general, deben tomarse medidas complementarias de varios tipos para minimizar los traumatismos a la movilidad en la ciudad.

**CCV. ¿Qué medidas adicionales hay para controlar el incumplimiento de la eliminación de rutas? ¿En las zonas de mayor impacto por las obras, donde hay RTPC, qué decisiones y compromisos se van a tomar con respecto a la reestructuración de esas rutas?**

Solo hasta el 22 de octubre, se pueden tomar las medidas para hacer cumplir el retiro de la sobreoferta correspondiente. Desde entonces, se va a tener un grupo operativo de agentes encargado de penalizar a quienes incumplan las normas de tránsito establecidas. Así mismo, la cancelación de rutas solo se puede hacer desde el 22 de octubre, cuando se cumplen los 90 días de la operación regular de la fase 1 del MIO.

**Metro Cali.** A partir del 22 de octubre, cuando se cumplen los 90 días de operación regular del MIO, va a ver una reorganización en el transporte en la ciudad. Sin embargo, esto no implica que desaparezca el transporte público colectivo. No es posible retirar todos los buses. Por ello, en los sitios donde haya ejecución de obras, se tomarán las medidas necesarias para mitigar los impactos, como priorizar la reestructuración de rutas del transporte público sobre aquéllas que pasen por las zonas de obra, y aplicar a éstas los desvíos en función del Plan de Manejo de Tránsito correspondiente. Además, es necesario que avance el proceso de chatarrización de buses del TPC.

**Fernando Martínez, Planeación Municipal.** Es necesario fortalecer el SITM-MIO y hacerlo más eficiente. Con medidas como la implementación de los carriles preferenciales para el MIO en la operación de las rutas pretroncales, para minimizar los obstáculos generados por otros tipos de vehículo. La congestión que le generan a los buses del MIO, los vehículos particulares, buses del transporte público colectivo y motocicletas, afecta las frecuencias del sistema en sus rutas pretroncales.

**José María Zambrano.** El MIO debe ser fortalecido, porque las Megaobras, las mismas obras del SITM y otras que se van a adelantar próximamente en la ciudad, van a presionar la demanda de pasajeros sobre el sistema. Por ello, hay que implementar los carriles preferenciales para evitar la competencia del MIO con los buses tradicionales y el fortalecimiento de la seguridad cerca de las estaciones, entre otras medidas. Además, así como se va a revisar la ocupación de los vehículos privados, también hacerlo con los vehículos públicos de transporte colectivo.

**Metro Cali.** Al igual que cualquier sistema de transporte masivo, el MIO no puede igualar el nivel de frecuencia del sistema colectivo. Por ello, si se quiere captar más usuarios, no necesariamente se necesita cancelar rutas, sino estimular la demanda, priorizando el dónde, cómo y cuándo de la misma. En este sentido, se buscará lograr la adquisición de todos los elementos de la señalética necesaria en las paradas de los corredores pretroncales del sistema, para facilitar el acceso de los usuarios al servicio.

**María Grace Figueroa, DAPM.** Se debe aclarar que como servidores públicos reglados, se tiene capacidad de intervención, pero limitada por la Ley. En el análisis de la mitigación de impactos de las obras en la movilidad, hay que tener en cuenta las obras que va a emprender la Gobernación en Cali. Por un lado, los contratistas de las mismas no han cumplido los requisitos establecidos en sus compromisos. En materia de pavimentación, hay que conciliar, pues se está impactando con obras pequeñas en toda la ciudad. Es necesario, en el caso de las obras en Granada, saber el impacto financiero a los establecimientos de comercio y un plan de contingencia, y adelantarlos por tramos. En este sentido también es importante lograr el permiso para la construcción de parqueaderos en la zona: actualmente, hay déficit de parqueaderos, pero además de la cultura de no pago, el POT no permite la construcción de parqueaderos en la zona. Por ello, es necesaria una revisión extraordinaria del POT.

Así mismo, importantes proyectos que se adelantan para el desarrollo de la ciudad, también generarán demanda de nuevos parqueaderos, como es el caso de Ciudad Médica, en el marco del Clúster de la Salud; así como las intervenciones en el Parque del Perro, el Estadio e Imbanaco. También es necesario invitar a los constructores a la modernización de las metodologías y los tipos de construcción de los parqueaderos

Por lo anterior, el POT va a tener revisión extraordinaria, en función del desarrollo del MIO, los Clúster de competitividad de la ciudad, las Megaobras, los proyectos de vivienda, entre otros.

**Rodrigo Mejía.** Es evidente la necesidad de agilizar el proceso de reestructuración y cancelación de rutas. No se puede llegar a una convivencia permisiva entre los dos sistemas de transporte.

**Secretario de Infraestructura.** Se tiene implementado un plan logístico, de reacción inmediata, de atención al ciudadano, de repavimentación. Los niveles de impactos son diferentes y el traslapo de los obras del MIO, serán ajustados.



### **Comentarios finales.**

- Se ha avanzado en la exigencia y en la idoneidad de los planes. La Secretaría de Tránsito se debe fortalecer para evaluar de la dinámica de las obras, porque así se tenga un PMT, hay cambios constantes que deben ser administrados por parte de Tránsito, en cada PMT y en toda la ciudad.
- Planeación Municipal debe verificar las solicitudes de obra a la luz de lo PMT en un sistema de información.
- La Secretaría de Tránsito, además de la medida de revisión del PMT, tiene una labor adicional: ejecutar las medidas que pueden mitigar los impactos en la movilidad, como los horarios de carga y descarga, lo cual requiere mayor articulación con otras entidades.
- La resolución que restringe a la Secretaría de Tránsito, puede ser modificada por el Alcalde. Es necesario generar un proceso de concertación con los transportadores. Hay que hacer resoluciones de modificación de rutas acordes con los PMT. LOS PMT nunca terminan de ajustar.
- ¿Qué medidas provisionales se implementarán? Se pueden designar rutas, aprovechar la capacidad transportadora si existe flota en reserva que no esté utilizando en determinado momento, Metro Cali es el que operará y por tanto puede disponer de la misma.
- Todas las obras traen un impacto sobre la movilidad y unas pérdidas económicas. Lo importante es demostrar la relación costo beneficio. Los accesos a los establecimientos comerciales son un factor clave en el impacto económico de las obras.
- Preguntas clave sobre el monitoreo: ¿Cuáles son los estándares con los cuales se van a prender las alarmas? ¿Cuál es la línea de base de la medición? ¿Cuáles son los indicadores que van a permitir identificar los correctivos necesarios?

### **CONCLUSIONES GENERALES DERIVADAS DE LA MESA REDONDA SOBRE LOS PLANES DE MANEJO DE TRANSITO A IMPLEMENTAR DURANTE LA CONSTRUCCION DE LA PRIMERA FASE DE LAS MEGAOBRAS.**

El pasado 18 de agosto, El País y Cali Cómo Vamos convocaron una mesa redonda para analizar la manera en que la Alcaldía efectuará el proceso de verificación, coordinación, monitoreo, ajuste y articulación de los Planes de Manejo de Tránsito, PMT, a implementar con la construcción de las Megaobras y de las obras del MIO previstas para lo que resta de esta administración.

En esta mesa, los Secretarios de Tránsito e Infraestructura, la Directora de Planeación y el Presidente de Metro Cali plantearon las siguientes medidas: 1. Ejecutar las obras mediante un cronograma escalonado que evite la simultaneidad. 2. Elaborar planes de manejo de tránsito por zonas, (Sur, Norte y Centro-Oriente) y no por obras. 3. Recuperar la interconexión de la red de semáforos de las principales vías troncales del MIO e instalar una red de cámaras para monitorear el comportamiento del tránsito. 4. Mantener un grupo de guardas de tránsito y grúas para reacción y evacuación de choques simples. 5. Verificar que los planes de manejo de tránsito sean elaborados con metodologías y tecnologías modernas e información actualizada 6. Implementar el pico y placa para todo el día.

Los expertos que asistieron a la mesa recomendaron otras medidas como: 1. Cumplir, a partir de octubre, con la reestructuración de las rutas de transporte público colectivo, para dar paso al fortalecimiento del MIO. 2. Presentar los parámetros, la periodicidad y las herramientas con las cuales se van a verificar y ajustar el funcionamiento de los planes de manejo de tránsito.

3. Realizar operativos contra el parqueo de vehículos sobre las vías que van a ser utilizadas en los planes de manejo de tránsito. 4. Reprogramar los horarios de los vehículos de carga y descarga que atienden a clientes ubicados en estas vías. 5. Incentivar la construcción de parqueaderos en zonas con reconocido déficit. 6. Adecuar rutas de circulación peatonal seguras, para que residentes y transeúntes, no vivan un viacrucis al recorrer las zonas intervenidas.

También será necesario que la ciudadanía se vincule activamente, acordando por ejemplo entre familiares, vecinos y amigos disminuir el número de vehículos en circulación, viajando juntos, dejar el vehículo no solo el día del pico y placa sino un día adicional; para hacer uso del MIO, que no solo debe incrementar su flota, rutas y frecuencia, sino distribuir masivamente un archivo que compendie todas las rutas, incrementar puntos de información sobre éstas y ofrecer recorridos guiados para quienes quieran aprender a aprovechar el MIO al máximo.

Este último componente será clave, pues para culminar obras al final del 2011, las intervenciones serán simultáneas, lo cual sumado a las dificultades para modernizar a fondo el sistema de planificación, evaluación y ajuste del plan general de tránsito de la ciudad, al estrecho margen de tiempo para validar y socializar los cambios viales que se conocerán sobre la marcha, hará que la capacidad para contrarrestar las problemáticas que surgirán en la movilidad sea puesta a prueba, no solo en cuanto a coordinación y control sino también en cuanto a cultura ciudadana. Llegó el momento en que no solo la Alcaldía debe demostrar que sabe planificar, sino también el momento para que la población demuestre que puede ayudar y ayudarse autoplaneando su movilidad.

Es importante anotar que una de las medidas planteadas por la Alcaldía durante la época de construcción de las Megaobras consistente en la implementación del PICO Y PLACA de catorce (14) horas de 6 AM a 8 PM, como una forma de sacar vehículos de circulación que reduzcan la presión del tránsito y por ende la generación de congestiones viales en horas laborales. Es una medida que conlleva a tomar otras decisiones, y por tanto no es tan sencilla como parece, pues implica darle salida a una serie de aspectos, que no se han contemplado todavía por parte de la Administración, este es el parecer del experto Carlos A. González, quien no pudo asistir a la mesa pero que compartió sus reflexiones con un artículo denominado “Gestionando la Movilidad” en el cual plantea:

*“Si bien es destacable el creciente interés de la Alcaldía de la ciudad de Cali en implementar diversas medidas para mitigar el caos vehicular de la ciudad, resulta fundamental que dichas iniciativas, surgidas de una “lluvia de ideas” en el marco de una mesa redonda en la que participaron la administración local y algunos de los diversos agentes sociales interesados, pasen ahora a ser diseñadas y evaluadas con rigor técnico y, sobre todo, con el soporte de datos e información suficiente, actual y fiable.*

*La restricción espacial y temporal del uso del vehículo privado en entornos urbanos, instrumento conocido en Colombia como ‘pico y placa’, es uno de los muchos instrumentos de ‘Gestión de la Demanda de Transporte’ (conocida en la literatura técnica internacional como Transport Demand Management, TDM), los cuales tienen como objetivo influir en el comportamiento de los viajeros para fomentar una movilidad sostenible. Se trata, así, de la generación de escenarios que motiven o condicionen a los viajeros a tomar ciertas decisiones respecto a cómo y cuándo realizar sus desplazamientos, de manera que se potencia un patrón de movilidad mas sostenible, basado en un uso más racional del vehículo privado y una mayor participación del transporte público optimizado y los modos no motorizados (peatón y bicicleta).*

La reciente propuesta de modificar el actual pico y placa de la ciudad de Cali, surgida en la mesa redonda convocada por el diario 'El País' y el programa Cali, Cómo Vamos, el pasado 18 de agosto, requiere dar respuesta, como mínimo, a los siguientes interrogantes: ¿Es mejor ampliar la restricción vehicular a la jornada laboral completa o mantenerla -como hasta ahora- en los periodos de mayor demanda, pero aumentando el número de días de restricción para cada vehículo? ¿Debería afectar solo a los vehículos privados o también a los taxis, dada la clara sobreoferta de estos últimos? ¿El actual sistema de transporte público está en capacidad de servir la nueva demanda generada por la ampliación de la restricción, o es necesario acometer acciones de mejora del mismo? ¿Se deben incluir también a las motocicletas, para evitar una nociva mayor demanda del uso de estas? Mientras no tengamos respuestas consistentes a preguntas como estas, seguiremos en el campo de la adivinación.

Dado el acelerado crecimiento del parque automotor, tanto de automóviles como de motocicletas, es evidente la urgencia de acometer acciones concretas para la racionalización del uso del vehículo privado en la ciudad, aunque no nos guste o nos resulte, aparentemente, injusto. De la misma manera que es fundamental regular la anárquica sobreoferta de transporte público tradicional y de taxis que opera en la ciudad y, por supuesto, potenciar al máximo la operación de los sistemas de transporte público masivo como el sistema MIO, que no acaba de mostrar los resultados esperados. Todos estos frentes de acción sobre los desplazamientos de larga duración han de ser complementados con medidas de promoción de la movilidad no motorizada (peatón y bicicleta) para los desplazamientos de corta duración.

Pues bien, el objetivo por lograr, en primera instancia, es que las externalidades negativas (consumo de espacio y combustible, contaminación ambiental, accidentalidad, etc.) por cada viajero transportado sean las menores posibles. Y ello se logra, por una parte, minimizando el número de vehículos privados que circulan en la red viaria y maximizando su ocupación media (actualmente muestra valores muy bajos, cerca de 1,2 viajeros por automóvil) y, por otra parte, aumentando la participación del transporte público optimizado y los modos de transporte no motorizado en el total de viajes realizados. Ambos, elementos fundamentales para gozar de una mejor movilidad en la ciudad.

Ahora, el cómo se deben llevar a cabo las diversas medidas que deben implementarse para tal fin es otra cuestión que suscita gran debate y preocupación, en tanto que, de momento, la ciudad de Cali no cuenta con un documento de rigor técnico del Plan de Movilidad Integral del Municipio de Cali, decretado hace ya dos años (Decreto Municipal 0615 de noviembre 10 del 2008), tampoco cuenta con información derivada de una Encuesta de Movilidad Origen-Destino de amplia cobertura, ni mucho menos con un modelo integral de simulación de la movilidad de la ciudad que incluya los diversos modos de transporte. Esta falencia de datos, información, planes y herramientas resulta crítica para una toma de decisiones estructurada y eficaz en materia de movilidad, con lo cual quedamos a merced de las interpretaciones y elucubraciones o, lo que es peor, del premeditado "ensayo y error", que termina por desesperar a los ciudadanos.

Es urgente, por una parte, una mayor inversión en la elaboración del plan de movilidad de la ciudad, cuyo precario presupuesto anual escasamente logra superar el costo de un puente peatonal y, por otra parte, fortalecer el reducido equipo técnico de movilidad del Departamento de Planeación Municipal, el cual, pese a su titánica tarea, aún no ha podido sacar a la luz un documento de rigor técnico del plan de movilidad que pueda ser usado como soporte de la toma de decisiones, lo que es obvio en tales condiciones de escasez, tanto en presupuesto como personal técnico especializado.

*El disfrute de una mejor movilidad urbana y, si se quiere, de una movilidad sostenible, no es gratuito y, por tanto, requiere que todos los ciudadanos cedamos en unos aspectos y aportemos en otros, pero dicha disposición sólo se consolida si la administración local es capaz de construir consensos sobre la ciudad deseada, y de diseñar e implementar medidas eficaces y proyectos coherentes. De momento, las ideas caen del cielo, los proyectos priman sobre los planes y se hace antes para planificar después, con lo cual la ciudad deseada no parece estar a la vuelta de la esquina.”*

En conclusión, el conjunto de medidas anunciadas por la Alcaldía y recomendadas por los expertos que asistieron a la mesa, se circunscribieron a la especificidad del tema abordado, que en este caso fueron los planes de manejo de tránsito para las Megaobras y demás obras del MIO. No obstante, es claro que el problema central de fondo, y así fue mencionado en la mesa redonda, es la carencia de integralidad en las intervenciones que ha puesto en marcha la Alcaldía, pues aunque los lineamientos del plan de movilidad que presentó la Alcaldía contemplan los componentes básicos que requiere un propuesta de esta naturaleza, los contenidos del mismo en cuanto a la priorización y sincronización de los programas, proyectos y metas, se desequilibran porque se inclinan por el manejo vial de la problemática de la movilidad, dejando corto el desarrollo de otros procesos como el fortalecimiento del MIO, la reestructuración del tradicional sistema de transporte público colectivo urbano, la regularización y articulación del transporte de pasajeros y carga, brindado con jeeps o camperos que complemente el servicio del futuro MIO-Cable en la zona de Ladera, el desarrollo de la red de ciclorrutas, la recuperación del espacio público, tanto desde el punto de vista funcional (andenes, etc.) como lúdico (plazoletas, parques, etc.) y la implementación de programas de cultura ciudadana con énfasis en la movilidad, tanto para peatones como conductores.

Por tanto, un solución integral a la movilidad pasa necesariamente por el fortalecimiento del MIO incluyendo el MIO Cable, un estricto planeamiento semafórico en red, el desarrollo y mejoramiento de vías troncales que agilicen la conexión entre los puntos cardinales de la ciudad (norte, sur, oriente y oeste), la modernización de las instituciones encargadas de la planeación y control de la movilidad, del ordenamiento territorial y de la intervención al modelo de ciudad extendida que tiende a imperar. Solo cuando los cambios en la movilidad se sustenten en proyectos que estructuren estos componentes, se podrá haber dado paso a la implementación de un plan maestro de movilidad, acorde con el desarrollo y crecimiento territorial y urbano y en sintonía con las necesidades de la integración, no solo a nivel del área metropolitana sino a nivel regional. Cuando estos sean los parámetros que guíen la decisión, la priorización de las obras se hará por su propio peso e impacto sobre estos propósitos comunes y superiores, y no por la planificación inercial que está en deuda con las obras que se dejaron de hacer en el pasado.