

MOVILIDAD, PLANIFICACIÓN DEL TERRITORIO Y DESARROLLO URBANO

La movilidad, entendida no solo como la capacidad para transitar de manera ágil y organizada por el territorio de un municipio, sino también como el medio para facilitar los intercambios que realizan todas las personas dentro del mismo, es el resultado de una adecuada interacción entre mantenimiento y desarrollos de vías que conformen circuitos de conectividad e integración, obras de espacio público y renovación urbana que le faciliten al peatón y al ciclista recorrer las calles de manera segura y amigable, e incentive la cultura ciudadana, modernización de los sistemas de planificación y control del tránsito, mejoramiento de la cobertura y operación de los sistemas masivos de transporte, incluido el desmonte y/o integración con otros sistemas de transporte público colectivo de la ciudad y de municipios vecinos, así como políticas de planificación y ordenamiento territorial que propicien la redensificación e integración de vocaciones compatibles, a fin de desincentivar el uso particular de transporte motorizado y controlar el acceso de los mismos a zonas donde existe alta confluencia de usuarios de servicios de gobierno, financieros, sociales y comerciales, entre otros, donde debe primar el espacio para la libre y cómoda circulación de los habitantes.

Estos factores no se logran reunir sino existe una autoridad gubernamental de carácter municipal que se especialice en la coordinación y ejecución de todos estos componentes, a fin de darle marcha a un plan integral de movilidad que esté soportado por planes específicos de tránsito y transporte, desarrollo vial, cultura ciudadana, espacio público, equipamientos colectivos y renovación urbana y prevea las demandas de transporte asociadas a la urbanización de zonas de expansión e impulso a la creación de nuevos centros de desarrollo urbano.

Lamentablemente en Cali, no se ha logrado reunir ni sincronizar todos estos elementos, y los que se han ido logrando generar, se han desarrollado con múltiples vacíos, serios problemas de procedimiento y articulación. Este es el caso de las 21 Megaobras, obras que en su mayoría hacen parte de las necesidades de desatraso vial interno de la ciudad en puntos críticos de alta accidentalidad y congestión. Es decir, solo una minoría de estas obras (la prolongación hacia el sur de las Avenidas Circunvalar, Ciudad de Cali y la Calle 16) le apuntan a atender las demandas de transporte hacia la zona sur, la de mayor expansión de la ciudad, pero siguen pendientes aquellas obras que permitan terminar de conformar anillos viales para interconectar la ciudad de norte a sur y de oriente a occidente, así como otras obras en los cruces con las troncales del sistema masivo de transporte integrado de occidente - MIO para mejorar su funcionamiento y cobertura. Así mismo, aunque las Megaobras contemplan un componente de espacio público, se observa que la prioridad es adecuar más kilómetros y espacios para los vehículos que para los peatones y ciclistas.

De otro lado, así como la puesta en marcha del MIO representó un gran logro para esta Alcaldía, la incapacidad que ha existido para sincronizar el empoderamiento de este nuevo sistema y el desmonte de rutas de buses, busetas y colectivos será recordado como el gran lunar tanto en la gestión de Metrocali como en la Secretaria de Tránsito, pues han contribuido al rezago de las metas requeridas en recaudo de pasajes, ante la competencia que sigue representando el tradicional transporte público colectivo.

A este fallo, se suma la crisis de Unimetro, operador del MIO que agrupa a pequeños transportadores que entraron en insolvencia, debido a que se endeudaron para alistarse para la operación, pero ante el atraso que surgió en las metas iniciales de puesta en marcha del MIO, se les venció el período de gracia del crédito adquirido, tuvieron que comenzar a pagar altas cuotas sin haber generado los ingresos esperados (por el atraso en mención y por el no cumplimiento de las metas de movilización de pasajeros en el MIO, pues todavía sigue funcionando ampliamente el sistema tradicional), lo cual influyó en el incumplimiento de pagos a los conductores de los buses del MIO afiliados a Unimetro, en el precario mantenimiento de sus buses que terminaron prestando un deficiente servicio o saliendo de circulación por daños.

La atención que la Alcaldía le brindó a la crisis de Unimetro estuvo dirigida a atenuar los síntomas pero no a incidir sobre las causas del problema, pues ante el anuncio del Alcalde de una inminente cancelación de la operación a este concesionario, el proceso desencadenó en la afanosa búsqueda de un socio para capitalizar a Unimetro, negociación que antes que unión generó división entre los accionistas de la empresa.

Por tanto, ante la próxima entrada en operación de la troncal del MIO hacia el oriente de la ciudad, donde está la gruesa proporción de los pasajeros que espera movilizar este sistema, se requiere seleccionar al quinto y último operador, cupo que debería ser para los pequeños transportadores que renuncien al transporte colectivo para volverse socios del MIO. Pero las restricciones financieras de este tipo de operadores (demostradas en el caso de Unimetro) y los limitantes que no pudo superar la Alcaldía para generar condiciones que garanticen el punto de equilibrio que necesita el sistema para ser sostenible, hacen ver que las oportunidades de inclusión productiva que podía representar el MIO para los pequeños transportadores de la ciudad será una promesa incumplida.

Otra vez más, un proyecto que además de transformar la imagen y la movilidad de la ciudad, también se esperaba generara reactivación socioproductiva a través de una cadena de alianzas locales entre pequeños, medianos y grandes transportadores y proveedores de bienes y servicios, se va a quedar limitada en su impacto socioeconómico, pues una vez finalicen la construcción de las obras que tiene pendiente el MIO, se reducirá la generación de empleo e inversión de este proyecto, con el agravante de que no incentivaron a los pequeños y medianos emprendedores para participar en la red de diferentes tipos de proveedores que requiere el MIO para su operación.

Por tanto, las ganancias y las buenas oportunidades de generar empleo a través de mipymes, que podía representar la operación del MIO, llegarán probablemente a empresarios de mayor tamaño ya establecidos que no necesariamente serán de Cali, diezmándose así la capacidad que nos merecemos como ciudad para sacarle todo el provecho posible a este tipo de megaproyectos, especialmente en momentos en que atravesamos por una crisis de empleo e ingresos, que la Alcaldía solo se limitó a mitigar lateral y coyunturalmente con los puestos de trabajo que han generado la inversión pública en obras de infraestructura, las cuales por supuesto no logran darle cabida al casi 80% de habitantes de Cali en edad de trabajar que están en el subempleo o en la informalidad.

La situación del manejo del tránsito sigue siendo precaria y estoica a la vez, por el déficit crónico y estructural de guardas de tránsito y porque no se ha logrado interconectar en red todo el sistema de semáforos de la ciudad, para tomar decisiones de manejo de tránsito en tiempo real y para hacer una planeación global e integral del tránsito de la ciudad con modelos sistematizados de flujo de vehículos.

En este contexto, la cultura ciudadana de conductores de vehículos públicos y privados, de motociclistas, ciclistas y peatones refleja todo tipo de faltas, por acción u omisión, pues la máxima que opera ante las deficiencias de control y regulación es “sálvese quien pueda y como pueda”.

En general, los cimientos del proceso de transformación de la movilidad en una ciudad, no pueden estar basados solo en obras de infraestructura, que aunque necesarias no son suficientes, pues si no se trabaja adicionalmente en actualizar y modernizar el manejo de los planes de tránsito, en incentivar por diversos medios la utilización del transporte masivo de transporte, en formar una cultura ciudadana para la movilidad, en delimitar el radio de acción del transporte motorizado especialmente donde el transporte a pie o en cicla puede ser mucho más efectivo y sostenible, no será posible repensar ni ejecutar un plan integral de movilidad.

El próximo Alcalde recibe de esta administración varias cuotas iniciales para la ejecución de este plan, pero también recibe vacíos y limitantes ahondados en el funcionamiento del sistema masivo de transporte MIO, que si no atiende con prioridad y con integralidad, no podrán ser superados y nos quedaremos entonces con el instrumento pero sin el resultado esperado.