

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



**CRÓNICA DE CIUDAD
DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DE LOS FACTORES QUE INCIDEN SOBRE LOS
PROBLEMAS DE MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE CALI**

Santiago de Cali, Noviembre de 2008

**Iniciativa para evaluar los cambios en la calidad de vida de Cali
Avenida 6N N° 17 - 92 Oficina 705 Telefono: 3962907
www.calicomovamos.org.co
calicomovamos1@yahoo.com**



COMITÉ DIRECTIVO

ÓSCAR ROJAS RENTERÍA
DIRECTOR FUNDACIÓN ALVARALICE

MARÍA ELVIRA DOMÍNGUEZ
DIRECTORA DE EL PAÍS

JULIÁN DOMÍNGUEZ RIVERA
PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE CALI

RAFAEL SANTOS CALDERÓN
CO-DIRECTOR DE EL TIEMPO

EMILIA RUIZ MORANTE
DIRECTORA EJECUTIVA DE LA FUNDACIÓN CORONA

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

COMITÉ TÉCNICO

MARÍA DEL MAR GIRALDO MARMOLEJO
ASISTENTE DE DIRECCIÓN DE EL PAÍS

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

JOSÉ LUIS VALENCIA DÍAZ
EL TIEMPO CALI

OFELIA CORRADINE
EL TIEMPO BOGOTÁ

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

JUAN FERNANDO PETERSSON
DIRECTOR PROGRAMA "OJO CON BOGOTÁ Y LA REGIÓN" DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ

COORDINACIÓN

ARABELLA RODRÍGUEZ VELASCO
COORDINADORA

MAURICIO VÁSQUEZ NÚÑEZ
ASISTENTE TÉCNICO



DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DE LOS FACTORES QUE INCIDEN SOBRE LOS PROBLEMAS DE MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE CALI.

Los problemas de la movilidad en Cali obedecen a factores estructurales y coyunturales.

Dentro de los factores **estructurales** se encuentran:

1. La tardanza en la formulación y aplicación de un plan de movilidad para la ciudad.
2. Retraso en la puesta en marcha del sistema integrado de transporte masivo de la ciudad
3. Atraso de la infraestructura Vial.
4. Alto crecimiento del parque automotor.
5. Deficiencias en la regulación del tránsito.
6. Problemas de Cultura Ciudadana.

Dentro de los factores **coyunturales** se pueden señalar los siguientes:

1. Congestión vial generada por la restricción de la movilidad derivada por la ejecución de las obras del MIO, por extensión y reposición de redes (acueducto y alcantarillado), instalación de redes de fibra óptica, gas, telecomunicaciones, y por obras de rehabilitación vial.
2. Obstaculización de la circulación en diferentes zonas de la ciudad, por el parqueo de vehículos sobre las vías, por la instalación de retenes en horas pico sobre vías importantes y en puntos de alta transitabilidad.

A continuación se abordará el análisis de cada uno de estos factores y se expondrán las alternativas de solución que hasta el momento ha planteado tanto la Alcaldía como expertos en el tema. Se comenzará con un diagnostico descriptivo sobre los principales sitios de congestión y accidentalidad que existen en la ciudad y posteriormente se entrará a detallar los factores mencionados.

El texto que se puede leer a continuación tiene diversas fuentes como artículos de prensa, informes técnicos de la Alcaldía, la Encuesta de Percepción Ciudadana y las Mesas de Trabajo realizadas por el Programa Cali Cómo Vamos.



SITIOS DE MAYOR CONGESTION Y ACCIDENTALIDAD EN LA CIUDAD DE CALI

Situaciones de congestión vehicular y accidentalidad vial se registran en diferentes zonas de la ciudad. A finales de enero, la Secretaría de Tránsito Municipal dio a conocer las estadísticas de accidentalidad en la ciudad durante 2007, donde se registraron los diez sitios con mayor número de casos:

1. Cra. 8 con Calle 70 (79 accidentes)
2. Avenida 3N con Calle 70 (42 accidentes)
3. Cra. 44 con Calle 10 (41 accidentes)
4. Cra. 39 con Calle 10 (40 accidentes)
5. Cra. 80 con Calle 5 (39 accidentes)
6. Cra. 1 con Calle 52 (38 accidentes)
7. Cra. 1 con Calle 44 (38 accidentes)
8. Cra. 1 con Calle 34 (30 accidentes)
9. Cra. 65 con Calle 10 (26 accidentes)
10. Cra. 23 con Calle 23 (26 accidentes)

En ese mismo informe, se registra que en Cali, durante 2007 se presentaron 21.807 accidentes, un 27,6% (6.019), que en 2006; la principal causa de accidentalidad fue no mantener la distancia, con 1.894 casos. En el 2007 se presentaron 357 muertes en accidentes de tránsito, frente a las 311 de 2006, siendo las principales víctimas: peatones (161) y motociclistas (104). También se registraron 11.253 heridos, principalmente motociclistas (5.917) y pasajeros (2.655).

Una vez recién posesionada la nueva administración municipal a través de la Secretaría de Tránsito Municipal se inició a partir de marzo de 2008, operativos de control a la accidentalidad, el punto de arranque fue la Calle 5 con Carrera 36, resultado de lo cual más de 30 vehículos fueron inmovilizados durante el primer fin de semana del operativo. La inseguridad en el manejo, las infracciones y las altas velocidades, que han generado la alta accidentalidad, motivaron la intervención, que se concentró inicialmente en los buses del transporte público. Se encontraron faltas como mal estado de los vehículos detenidos, así como irregularidades en la documentación.

En junio de 2008, un informe de El País muestra como las calles 13 y 15 se encuentran colapsadas por la implementación del plan de desvíos de rutas que surgió a consecuencia de las obras del MIO. Como lo dice el informe, más de 20 rutas que antes circulaban por la Avenida 2ª Norte y la Carrera 1ª fueron desviadas hacia estas calles. Transportadores, comerciantes y pasajeros han protestado por la congestión generada. La Secretaría de Tránsito anunció en su momento que revisaría el plan de desvíos, teniendo en cuenta que estas vías están entre las principales rutas por donde se moviliza el transporte público que hace conexión entre el norte y sur de la ciudad.

En julio, el Fondo de Prevención Vial presentó un informe en el cual se encuentra que la Calle 70 con Avenida 3ª, en el norte de Cali, es el tercer sitio de Colombia con mayor accidentalidad, desde hace cinco años. El estudio también mostró que entre los diez puntos más accidentados de Cali



está la Calle 70, entre carreras 1ª y 4N, la Calle 70 con Carrera 8 y la Autopista Sur con carreras 66 y 44, la avenida Ciudad de Cali con carrera 28 D, la transversal 103 con carrera 27, la avenida Simón Bolívar con carrera 39, la avenida Simón Bolívar con carrera 46, la avenida Pasoancho con calle 44, entre otras.

El director del Fondo afirmó que sectores con alta accidentalidad hace 5 años, lo siguen siendo, y que las intersecciones de las salidas y entradas de Cali están entre las zonas más peligrosas. También recomendó mejores espacios peatonales, controlar el parque automotor y modificar ciertas vías. Según artículo publicado por El País el 8 de julio de 2008, el Alcalde de Cali dijo que para resolver el problema se pretende ejecutar un proyecto de obras por valorización, que incluye la construcción de nuevas vías, pasos a desnivel, ciclovías, puentes peatonales y mejoramiento del espacio público. También anunció que las campañas de cultura buscarán crear responsabilidad en los conductores, pasajeros y peatones. En Julio de 2008 se dio a conocer en operativos realizados por Tránsito Municipal que en lugares como Sameco, Puerto Rellena, La 14 de Calima y Alfonso López, se observa falta de semaforización, se registra un alto índice de violación a las normas de tránsito, se entrecruzan los vehículos y los peatones están desprotegidos.

Con el fin de reducir la accidentalidad, la Alcaldía ha promovido la campaña Calle Segura, que a julio había capacitado 7.560 motociclistas, en puntos estratégicos de la ciudad, como la Calle 34 con Carrera 15 y la Calle 73 con Carrera 26 P.

En agosto se publicó un informe de accidentalidad para el primer semestre de 2008, en el cual se encuentra que aumentó el número de casos en 12% frente al mismo período de 2007: pasaron de 10.271 a 11.966 accidentes, que dejaron 150 muertos (10% menos frente a 2007 cuando las víctimas fueron 177), y 6.970 heridos (31% más que en 2007, cuando se presentaron 5.157). Los motociclistas desplazaron del primer lugar en muertes a los peatones frente a 2007 cuando 75 víctimas fueron peatones, 61 eran motociclistas. En 2008, fallecieron 69 motociclistas y 53 peatones. El sitio de más accidentalidad de la ciudad, entre enero y junio de 2008 es la Carrera 8 con Calle 70, con 20 colisiones y seguido por la Carrera 5 con Calle 70, con 17 choques.

En el mes de septiembre, el diario El País resaltó nuevamente la congestión vehicular que vive la ciudad, en una nota donde destaca que en la Encuesta de Percepción del Programa Cali Cómo Vamos del 2008, la zona de Cali donde la gente percibe mayor demora en sus desplazamientos es el sur. La nota también destaca el panorama caótico de la Calle 15 en horas pico. También indica que en la ciudad circulan aproximadamente, más de 450.000 vehículos, entre públicos y particulares, 280.000 motos y 200.000 bicicletas. Expertos en la materia atribuyen esta problemática al exceso en el parque automotor, la falta de cultura ciudadana, de un Plan de Movilidad y de modernización vial en los últimos años; pero también por las obras del MIO en ejecución.

Los operativos se han seguido efectuando en zonas clave. Por ejemplo, en el Día Sin Carro, el 2 de octubre, los controles del Tránsito para la infracción de la norma se concentraron básicamente en zonas principales como el CAM, la Carrera 1, la Carrera 8 con Calle 70, la Calle 10 con Carrera 44 y



la Avenida 3 norte con Calle 34, sitios problemáticos en materia de seguridad vial y movilidad, como estratégicos para la conexión entre las zonas de la ciudad.

Donde las obras de reposición de redes, mantenimiento de vías, construcción de tramos del MIO, entre otras, han tenido lugar, suele complicarse más la movilidad. Por ejemplo, en el mes de noviembre, las obras del MIO en el norte y las obras de mejoramiento sobre la salida por la Vía Panamericana, han generado grandes trancones en la Avenida Tercera Norte, la vía Cali-Jamundí, sumándose a la congestión ya tradicional de las calles 13 y 15, como las más afectadas por este problema.

Frente a este tipo de problemas, que han derivado en una crisis de movilidad, el Alcalde de Cali, entre las medidas que se buscan tomar para mejorar la movilidad, y en el desarrollo del recién instalado Comité Municipal de Movilidad, propuso que las obras de infraestructura que ya iniciaron, por parte de las empresas de servicio público, deben ser terminadas lo antes posible. También anunció mayor celeridad en las obras de reparacheo e infraestructura vial, para lo cual se trabajará en fines de semana y horarios extra.

I. ANALISIS DE LOS FACTORES ESTRUCTURALES QUE LIMITAN LA MOVILIDAD EN CALI

1 PLAN DE MOVILIDAD DE CALI – SU PROCESO Y ESTADO ACTUAL

Con ocasión de los problemas de movilidad que ha sufrido la ciudad de Cali desde hace ya algunos años, diversos expertos en movilidad y desarrollo urbano han manifestado la necesidad de formular un plan de movilidad para el municipio, cuya última versión e implementación data de los años 50, lo que refleja que no ha habido una planificación para el acelerado desarrollo de la ciudad en las últimas décadas.

En julio de 2007, en el desarrollo de una mesa de trabajo sobre Movilidad Urbana, convocada por el Programa Cali Cómo Vamos, se obtuvo como principal conclusión la necesidad de crear un Plan de Movilidad que articule vías, ciclovías, la movilidad del peatón y todas las formas de movilidad y accesibilidad, debe estar precedido de un estudio de origen y destino y de un levantamiento de usos del suelo basado en una revisión del Plan de Usos del Suelo; estimular al peatón y al ciclista, mediante ciclovías y espacios adecuados; incluir la percepción ciudadana, los deseos y necesidades de la gente; estar articulado a una estrategia de cultura ciudadana y de control social; y tener en cuenta las redes de acueducto y alcantarillado.

En el mes de febrero de 2008, el abogado Armando Palau y otros miembros de la Asociación de Ciclistas Urbanos de Cali (Cicloamigos) interpusieron una demanda al Municipio de Cali, donde solicitaban al Municipio el cumplimiento del Artículo 2 de la Ley 1083 del 2006, que establece el 31 de julio del 2008 como plazo para que los alcaldes del país adoptaran mediante Decreto el Plan de Movilidad para su ciudad. En primera instancia el Juzgado Octavo Administrativo de Cali falló a



favor del municipio, pero la decisión fue apelada por los demandantes. Finalmente, el 27 de septiembre se conoció que el Tribunal Contencioso Administrativo del Valle, en segunda instancia, dictaminó que la Alcaldía de Cali debía presentar en los 30 días siguientes, el Plan de Movilidad para el Municipio. En el Plan de Desarrollo Municipal 2008-2011, la meta era la formulación del Plan de Movilidad en el transcurso del cuatrienio, sin especificar una fecha concreta dentro de ese lapso de tiempo.

La respuesta del Alcalde de Cali fue la de acatar la decisión y anunció que el Plan estaría listo en el plazo de 30 días. Por su parte, el Director de Planeación afirmó que el POT aprobado en el año 2000 exigía definir el Plan de Movilidad, pero solo la actual Administración tomó la medida de contratar un equipo de trabajo y hacer los estudios, e indicó que en este plan se incluirían los estudios del MÍO, se articulará el Tren de cercanías y las 21 'megaobras' por valorización. Así mismo, el Secretario de Tránsito advirtió que el Plan no se había entregado antes porque faltaban estudios como el de las ciclorrutas.

Uno de los demandantes, Armando Palau, recomendó que el Plan, en virtud de cumplir la Ley 1083 de 2006 sobre Planes de Movilidad Sostenible, debe: identificar los componentes del transporte público, red de ciclorrutas, red peatonal y otros medios alternativos, articular los sistemas de movilidad con la estructura urbana propuesta por el POT, reorganizar las rutas de transporte público y tráfico sobre ejes viales que mejoren la movilidad, crear zonas de emisiones bajas para medios no contaminantes y transporte público y zonas sin tráfico para peatones y ciclistas, incorporar un Plan Maestro de Parqueaderos e incluir la definición de ciclorrutas. Así mismo, recomendó que se debe reconsiderar el paquete de obras viales por valorización en función del Plan de Movilidad que se apruebe.

Para el presidente de la Sociedad de Mejoras Públicas, Ignacio Guerrero, en Cali no existe un verdadero plan de movilidad ni planificación urbana, y que, aunque las 21 megaobras son necesarias, debe formularse un proyecto que articule grandes avenidas.

El 10 de noviembre fue presentado el Plan de Movilidad, elaborado por el Departamento de Planeación Municipal y contó con la participación de las Secretarías de Tránsito e Infraestructura y Valorización, Metro Cali y el Dagma. El Director de Planeación advirtió que se presentó solo la formulación del Plan, argumentando que la implementación del mismo requiere estudios técnicos y financieros. No obstante, consideró que al terminar la Administración, al menos el 25% de las obras y proyectos del Plan se ejecutarán. Por su parte, el Alcalde Ospina anunció que el paquete de obras por valorización está incluido en el Plan de Movilidad, por lo que su valor ya hace parte de la financiación total del Plan.

El Plan de Movilidad plantea un sistema de movilidad peatonal, el cual propone la recuperación de espacios como andenes, alamedas y senderos, y la construcción de puentes, rampas, semáforos y bulevares para el peatón. Para tal fin, se desarrollarán varios proyectos, incluyendo la elaboración de un Plan de Movilidad Peatonal, un inventario de la red de andenes y una restitución del espacio público socializada y concertada con los vendedores ambulantes. Aunque se ha pedido la creación



de zonas sin tráfico vehicular y con emisiones bajas, el director de Planeación Municipal advierte que antes de definir cuáles serán zonas, se deben realizar los estudios pertinentes.

En cuanto al sistema de transporte público, se hace especial énfasis en el SITM-MIO, mediante un programa que supervisará la infraestructura física del sistema, el mejoramiento del acceso al SITM, incluido el tema de los discapacitados. En cuanto al transporte colectivo, se propone combatir el transporte no formal, controlar el estado de los vehículos, el servicio, la circulación y el funcionamiento. Para los taxis, se busca reducir la sobreoferta, controlar el estacionamiento y censar empresas y conductores.

En el capítulo del transporte no motorizado, se destaca la creación del Plan Maestro de Ciclorrutas, que propone la construcción de una red de ciclorrutas paralela al sistema vial y a los espacios públicos y la continuación de las ciclorrutas del MÍO para lo cual se hará un diagnóstico de las ciclorrutas y un inventario de las vías que hacen parte de la red básica para los ciclistas, los estudios de tránsito y de presupuesto.

En cuanto al control a vehículos particulares y motos, se propone realizar seguimiento al cumplimiento del Pico y Placa, se exigirá un examen teórico y práctico a los motociclistas para la obtención de la licencia de conducción, se establecerá la edad mínima para obtener la licencia y se fomentarán cursos en seguridad vial, e identificar cuáles son las zonas de mayor circulación de motos.

La formulación del Plan de Movilidad generó diversas reacciones entre los actores de ciudad. Por un lado, el Editorial de El Diario El País destaca que teóricamente el Plan está orientado a la articulación de los medios de transporte, públicos, privados, motorizados y alternativos, y al respeto al peatón y al espacio público, pero reclama acciones en la práctica que resuelvan los problemas de vacío de autoridad y caos por la irresponsabilidad ciudadana y la falta de planeación en la ciudad desde hace varios años.

Por otro lado, el ambientalista, Presidente del Consejo Municipal de Planificación, y uno de los demandantes para la formulación del Plan, Armando Palau, considera que, además de no haber hecho la difusión necesaria para hacer del Plan, un documento participativo entre los actores de ciudad y la comunidad en general: “no articula los sistemas de movilidad con la estructura urbana interconectando las zonas de producción, equipamiento urbano, residenciales y de recreación; no reorganiza las rutas de transporte; no crea zonas sin tráfico vehicular ni de emisiones bajas; y distorsiona los tiempos de las metas de corto plazo, al estimar que ellas comprenden la duración de todo el período del actual gobierno”, lo que implica incumplimiento de la Ley de Planes de Movilidad.

Además, plantea que, por concepto del Tribunal, se debe ajustar el POT con los Planes de Movilidad y, por otro lado, que el cumplimiento de la Ley 1083 de 2006 condiciona y requiere el ajuste de las obras por valorización, a la luz de un plan de movilidad que aún no se expide, por lo cual se considera un desacato al fallo judicial, que demandará como "Fraude a Resolución Judicial" de acuerdo con el artículo 454 del Código Penal.



2 RETRASO EN LA PUESTA EN MARCHA DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE LA CIUDAD

La entrada en operación del SITM-MIO ha venido posponiéndose desde diciembre de 2007, fecha inicial que se planteó en la Administración 2004-2007. Debido a los problemas de planificación y retraso en las obras de infraestructura de la Fase I, se planteó la fecha de mayo de 2008, y nuevamente, ante la imposibilidad de poner a funcionar el SITM en la fecha propuesta, por la demora en la licitación del sistema de recaudo y en la definición y construcción de patrios y talleres, la crisis institucional de Metro Cali a principios de 2008 y el lento proceso de chatarrización de buses del actual sistema de transporte público, la meta de la Administración fue noviembre o diciembre de 2008. Finalmente, la solución sobre la marcha de la mayoría de estos inconvenientes, permitió iniciar la operación en una fase promocional y de prueba en el mes de noviembre, y dejar el inicio de la operación regular de la fase I para el 2 de enero de 2009.

Entretanto, la movilidad de la ciudad fue perturbada por la construcción de los carriles del “Solo Bus”, que implicó la intervención de las principales vías del sur, oriente y centro de la ciudad, como la Calle 5, la Carrera 1ª, la Carrera 15 y el par vial de las Calles 13 y 15, y por supuesto el cierre consecutivo de cada uno de sus tramos. Estas intervenciones generaron grandes trastornos a la movilidad, por los desvíos implementados sobre vías alternas de menor capacidad, y la lenta circulación por los carriles que quedaron habilitados en las vías intervenidas. El momento crítico de esta situación fue el año 2007, cuando avanzaban las obras de los corredores troncales pero se anunciaba un aplazamiento de la operación hasta el año siguiente.

Entre 2007 y 2008, se entregó la mayoría de los corredores troncales de la Fase I, que faltaban por terminar. El final de la intervención de las vías involucradas, recuperó buena parte de la movilidad que la ciudad había perdido por las obras, sin embargo, perdió carriles importantes de sus vías, correspondientes a los carriles del “Solo Bus”, sin operación del MIO, y a la espacio ocupado por las estaciones. Con el fin de mejorar la movilidad mientras se daba inicio a la operación del SITM, la Administración Municipal habilitó para el uso de vehículos particulares y del servicio público, los carriles “Solo Bus”.

A su vez, un problema adicional se generó por el retraso de la operación del MIO: la chatarrización. La demora en la entrega de las obras y la falta de definición del sistema de recaudo, prorrogaron el inicio de labores a los operadores del SITM, generándoles graves pérdidas por cuenta del lucro cesante que implicaba retirar vehículos sin entrar a operar el nuevo sistema, más la obligación de cancelar los créditos adquiridos para adquirir la nueva flota de buses para el MIO. Esta situación llevó a los operadores a no retirar la cantidad requerida de buses, tanto por años de servicio y mal estado, como por la eliminación de sobreoferta frente a la primera fase del MIO, lo que generó mayor congestión en las vías de la ciudad.

Los trastornos de movilidad continuaron en el transcurso de 2008 por cuenta del atraso en las obras de los corredores pretroncales, y en el segundo semestre del año, por el inicio de las obras de la Fase II, que requirió la intervención de la Avenida 3ª Norte y la Avenida de las Américas, en el



norte de la ciudad. Nuevamente, se requirió un plan de desvíos sobre vías como las Avenidas 2N y 4N, las cuales no estaban en un estado óptimo y en ocasiones sin la capacidad suficiente, para recibir el tráfico que solía circular por las importantes vías intervenidas.

Como se observa, el retraso en la operación del Sistema causado desde los primeros años de ejecución de obras de infraestructura, sumados a los problemas de recaudo, chatarrización y a las nuevas obras en infraestructura, han generado grandes perturbaciones a la movilidad, que si bien disminuyeron con la entrega de ciertas obras, con el tiempo se trasladaron a los nuevos sitios de intervención y a los corredores de desvíos implementados. Lo más delicado es que en el año 2008, el factor de perturbación generado por las obras del MIO, ha coincidido con otros factores que se describen a lo largo de este documento.

3 PROBLEMAS DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL DE CALI

Estado de las vías

A 31 de diciembre de 2007, solamente el 10% de los 2.500 kilómetros de malla vial en Cali se encuentra en buen estado, mientras que el 72% está en regular estado y un 18% en mal estado, de acuerdo a la información de la Secretaría de Infraestructura y Valorización Municipal. Por otro lado, los caleños calificaron en ese mismo año con un 3,5 sobre 5 en promedio, a las vías de sus barrios. Al preguntársele en 2008, por la satisfacción que sentían por estas vías, el promedio fue de 3,0, correspondiendo los puntajes más bajos a los barrios del Oriente y del Distrito de Aguablanca. Las principales razones de los caleños para satisfacciones de 1, 2 o 3 sobre 5, son el mal estado de las vías por huecos, daños, particiones en el pavimento, así como la falta de pavimentación en algunas vías de los barrios.

Retraso en la realización de las obras viales requeridas por la ciudad

En marzo de 2008, el Secretario de Infraestructura reveló que arreglar todas las vías de la ciudad cuesta \$650.000 millones, y que anualmente solo se cuenta con \$24.000 millones, ya que la fuente natural de financiación de la reparación de vías, la sobretasa a la gasolina, actualmente destina sus recursos a cumplir con el Convenio de Desempeño en el que se encuentra el Municipio, y a parte de la financiación de las obras del MIO que corresponde a la ciudad. La sobretasa a la gasolina está pignorada, por parte del Convenio de Desempeño, hasta el 2019.

Esto ha contribuido a que Cali prolongue su atraso en materia vial, a tal punto que el último gran proyecto vial ejecutado fue hace 10 años mediante el cobro de valorización.

El Director de Hacienda Municipal, Juan Carlos Botero comentó en el foro de Finanzas Públicas de agosto de 2008 que la sobretasa de la gasolina representa el 18% de impuestos y para



mallas viales solo va el 3%, por lo que anualmente solo se destinan 18 mil millones de pesos para este propósito.

4 EVOLUCION DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CALI

De acuerdo a la publicación de Planeación Municipal, Cali en Cifras 2007, el parque automotor matriculado en 2006 era de 399.160 vehículos, mientras en 2000 era de 312.139 unidades, producto de un crecimiento ininterrumpido de todos sus componentes.

Del parque automotor matriculado en la ciudad de Cali en 2006, el 68% (274.591) corresponde a vehículos particulares; el 19% a las motos (74.732); el 12% al transporte público (46.305); y el 1% a vehículos de servicio oficial (3.532).

Entre 2000 y 2006, el número de vehículos particulares pasó de 208.303 a 274.591 y las motocicletas pasaron de 64.896 a 74.732 unidades.

En cuanto al transporte público, si bien se encuentran matriculados 46.305 en 2006, frente a 35.385 en 2000, estas cifras corresponden al total de automotores matriculados en la ciudad, en los cuales está incluido el servicio público colectivo urbano, el servicio público colectivo intermunicipal, los taxis, entre otros. El transporte público colectivo urbano, compuesto de buses, busetas, microbuses y camperos, registraba a 2006, 5.636 vehículos, frente a los 5.347 del año 2000, correspondientes a las 30 empresas que funcionan en Cali. Los taxis, por su parte, pasaron de 15.059 vehículos a 16.476 entre 2000 y 2006.

Los factores del continuo crecimiento del parque automotor están asociados tanto al incumplimiento de las normas por parte de las empresas y conductores del servicio público, en el caso de taxis, buses obsoletos o vehículos que forman parte de la sobreoferta a eliminar por la entrada del MIO; como también por el desestímulo que generan a los usuarios la baja calidad y la inseguridad del servicio de transporte público, además de la congestión vial, que llevan a muchos ciudadanos a adquirir vehículo o moto particular.

En el caso de los taxis, diversas voces de la ciudad, incluida la Administración Municipal y los mismos taxistas, son conscientes del exceso de oferta de estos vehículos en la ciudad. Sin embargo, algunas personas que quieren ingresar al negocio o expandirse, han elevado tutelas o ingresado ilegalmente los vehículos a las calles. En febrero de 2008, el Alcalde no solo rechazó la posibilidad del ingreso de 6.150 nuevos taxis por una tutela interpuesta, sino que anunció para el mes de marzo un nuevo censo de taxis, con el fin de identificar y retirar aquellos vehículos "gemeleados", o con matrícula igual a un vehículo ya registrado. El Alcalde indicó que sus dueños incurren en fraude, falsedad en documento y estafa. Así mismo anunció que congelaría los cupos y tomaría las medidas jurídicas necesarias para que no entre un taxi más a la ciudad. La posibilidad de la entrada de nuevos taxis generó también la protesta del gremio. Aunque los registros previos al Censo de Taxis cuentan a casi 16.500, se estima que realmente circulan 25.000 vehículos tipo taxi, de



acuerdo a información del diario El País. De acuerdo al Censo General 2005, Cali tiene 129 taxis por habitante, mientras Medellín tiene 117 y Bogotá 152.

El Censo de Taxis se realizó a principios de marzo, medida que fue respaldada por la ciudad en general, sin embargo el desarrollo del mismo dejó insatisfechos a muchos taxistas, que denunciaron desorden y lentitud en el proceso, venta de calcomanías (que certifican el Censo) falsas cerca a los puntos de registro, facilidad para falsificarlas, falta de personal para hacer el conteo, entre otras quejas. Ante estas denuncias, Tránsito Municipal modificó la metodología sobre la marcha. La revisión incluyó la verificación de las placas, número de chasis y tarjeta de operación. Los resultados del Censo arrojaron que en Cali existen 15.395 taxis, de los cuales de censaron 15.122 y 813 faltaron al conteo. Inicialmente, Tránsito presupuestó que existían 16.485 taxis. La cifra inferior que arrojó el Censo generó nuevas dudas sobre la rigurosidad del proceso. A su vez, se dice que el Censo no aclaró las cifras del “gemeleo”. Sin embargo, se decomisaron 180 vehículos por evadir el registro y problemas jurídicos pendientes y se identificaron 220 que no renovaron tarjeta de operación, lo que los inhabilita para el servicio, so pena de sanción.

Por otro lado, el transporte público colectivo aumenta cada vez más, debido a que los vehículos que deben salir por obsolescencia o por la entrada del MIO, no lo han hecho en la cantidad requerida, pero sí han entrado nuevos buses a circulación, por lo general, en forma ilegal.

90 días después de iniciada la operación de la primera fase del MIO, se deben sacar de circulación 2.271 buses del actual sistema, correspondientes al 46% de la sobreoferta de estos automotores, llamados así porque la llegada del MIO implica su sustitución como medio de transporte público. Al completarse todas las fases de operación debe salir el 100% de la sobreoferta, es decir 4.920 automotores. Sin embargo, este proceso ha tenido muchos inconvenientes y retrasos que han lesionado la movilidad de la ciudad, por la congestión que se mantiene. A una semana de iniciarse la fase promocional del sistema, a mediados de noviembre, solo se registra un total de mil buses chatarrizados, cuando el compromiso era de 1.471 (30% de la sobreoferta) por esta época.

En cuanto a la obsolescencia, en mayo se conoció que circulaban 134 buses que ya vencieron su vida útil, y que 282 buses con la tarjeta ya cancelada por el Municipio desde diciembre, seguían prestando el servicio, por lo que Tránsito anunció operativos para sacarlos de las vías. Los transportadores alegaron que no habían sido notificados individualmente. Al mes de octubre, solo 103 se acogieron a la medida, quedando 179 circulando ilegalmente. Tránsito Municipal anunció la búsqueda e inmovilización inmediata de estos vehículos.

5 DEFICIENCIAS EN LA REGULACION DEL TRANSITO

A principios de mayo de 2008, la ciudad contaba con solo 120 agentes de tránsito para regular el flujo vehicular en las vías de la ciudad. En ese entonces, Tránsito Municipal anunció el diseño de un plan, junto a la Alcaldía, para generar un aumento del cuerpo de agentes a 600 miembros. El Secretario de Tránsito anunció que los agentes entrarían a trabajar en calidad de provisionales, y que esta acción contribuir al fortalecimiento de la dependencia, así como reducir los proclames de



tránsito y espacio público en la ciudad. El incremento de personal cuesta \$1.500 millones, que se anunció, se obtendrían a partir de un convenio con los bancos. La entrega de esos recursos fue anunciada por el Alcalde Ospina, según lo reseñó El País el 21 de mayo.

En el mes de junio del mismo año, se conoció que la Alcaldía preparaba un proyecto para presentar ante el Concejo, que contiene importantes cambios en Tránsito Municipal y en control del tránsito de la ciudad, para hacer frente, tanto a la difícil situación de movilidad como para fortalecer la institución, recientemente afectada por escándalos de corrupción relacionados con el recaudo y cartera de los partes por infracciones viales y tramitación de documentos.

Entre las medidas que contempla el proyecto, se encuentra el control vial de algunas zonas de la ciudad por parte de agentes de la Policía. De acuerdo a una fuente de El País, citada en artículo del 10 de junio de 2008, la ciudad sería dividida en cuatro cuadrantes, de los cuales el conformado por el Centro, Granada y el Centro Turístico, sería atendido por Tránsito, mientras el resto de la ciudad, especialmente la zona del Distrito de Aguablanca, las comunas de ladera y los barrios del norte y Nororiente, serían atendidos por la Policía. El Alcalde, citado en el mismo artículo, aclaró que la propuesta no retirará personal, sino darle herramientas a partir de un sistema de control y regulación mixto. A su vez, se busca que los cargos administrativos de la Secretaría de Tránsito sean ocupados por otros profesionales y no por Agentes de Tránsito, que deben estar patrullando en las calles.

Las reformas administrativas buscan la creación de una Secretaría de Movilidad, que no solo regule el tránsito en las vías, sino que también dicte políticas públicas que articulen el sistema de transporte masivo con el desarrollo urbanístico. La Secretaría regularía el funcionamiento del MIO, pero Metro Cali seguiría liderando el proyecto.

Como parte del plan de choque anunciado por la Secretaría de Tránsito a mediados de junio de 2008, encaminado a evitar actos de corrupción en la tramitación de documentos e implementar el cobro coactivo de cartera morosa por infracciones, entre otras medidas, se estableció que el ingreso de 30 funcionarios más al cuerpo de agentes de tránsito para intensificar los operativos de control y la imposición de sanciones sobre los infractores. A finales de mes, la Secretaría anunció que a partir del mes de julio, a través del decreto 0345, del 27 de junio del 2008, se prohíbe la circulación de motos con parrilleros menores de 10 años, la ampliación del horario de circulación de motos hasta la 1 a.m., y el uso del casco reglamentario para motociclistas, el cual, a partir de septiembre de 2008, debe ser totalmente cerrado.

En entrevista concedida al Diario El País, el 28 de junio de 2008, el recién nombrado Secretario de Tránsito, Fabio Cardozo, anunció procesos de suspensión de licencia cuando se presente alicoramamiento o reiteración de infracciones y el estudio de la posibilidad de firmar un convenio con la Policía para atender puntos críticos en las vías del Oriente de la ciudad, para reforzar la labor de los 250 agentes de tránsito con los que contaba nuestra ciudad, a la fecha de la entrevista.

A partir del 7 julio siguiente, 70 Policías comenzaron a ejercer funciones de control y sanción en las vías, según Elkin Rodríguez, vicepresidente nacional de los Agentes de Tránsito. Así mismo, indicó



que aunque la Administración dio plazo hasta el 1º de septiembre para circular con el chaleco y casco reglamentario, la Policía en julio ya estaba sancionando motociclistas por esta causa. También anunció que en agosto entrarían 40 nuevos agentes de tránsito y en diciembre, 20 más. No obstante, el comandante de la Policía Metropolitana de Cali, general Gustavo Adolfo Ricaurte, afirmó que la norma existe desde hace mucho tiempo y que los policías son solo 25.

Tras la polémica, Tránsito Municipal advirtió de la necesidad de definir un convenio con la Policía para el acompañamiento en ciertos operativos de control, como los de alcoholemia. La Asociación Nacional de Empleados de Tránsito aseguró en que la Policía se extralimitó, ya que operó sin la firma de un convenio. También propuso que la Secretaría realice un estudio en el que demuestre la necesidad de incorporar más agentes de tránsito a la ciudad. De acuerdo a la nota del 11 de julio, de El País, la intención es presentar una propuesta al Concejo Municipal para la creación de 100 unidades más dependientes de la Secretaría de Tránsito.

El 13 de julio se anunció la suscripción del convenio entre Tránsito Municipal y la Policía Metropolitana, que formalizó el acompañamiento de la fuerza pública en operativos de control de la alcoholemia, “los terminalitos”, y en puntos con problemas de seguridad, donde los Agentes de Tránsito requieran el apoyo de la Policía. Así mismo, se ratificó la presencia de los 25 policías especiales de tránsito, con funciones específicas definidas en el convenio.

En el mes de septiembre de 2008, cuando la ciudad contaba con 240 agentes de tránsito, por el incremento del mes de agosto, la Secretaría de Tránsito anunció que se buscará duplicar o al menos elevar a 400, los agentes de tránsito en la ciudad, cuya contratación sería posible por cofinanciación, a través de recursos adicionales y el apoyo del Ministerio de Transporte. Así mismo, indicó que por razones legales, económicas y de conveniencia, la Policía no debe asumir el control del Tránsito, y que lo que se pide es su acompañamiento en operativos especiales, por lo que ratificó que se mantendrán los 25 policías asignados a esta labor. También se conoció que MinTransporte prohibió la cofinanciación de guardas de tránsito con particulares, por lo cual fueron retirados agentes que pagaban el Centro de Diagnóstico, la Terminal de Transportes y algunos centros comerciales.

Por su parte, el Cuerpo de guardas de Tránsito de Cali afirma que no se debe vincular a la Policía al manejo de Tránsito, pues se requiere educación al ciudadano, y el contrato con la entidad comprometería los ingresos para el municipio, pues la firma del mismo exigiría entregarle el 50% de los ingresos por multas y contravenciones, cuando un 25% le corresponde al proceso académico que realiza el contraventor y otro porcentaje a la Federación Colombiana de Municipios. Mientras un estudio hecho por los guardas revela que Cali necesita 800 agentes, el Secretario de Tránsito afirma que con mayor cultura ciudadana estos requerimientos son menores. Según cifras reseñadas por El País, mientras Cali tiene 240 guardas, Medellín tiene 850. Así mismo, el diario afirma en una nota del 22 de septiembre, que el control de las intersecciones del MIO en su primera fase de operación necesitará 70 agentes.

Finalmente, en octubre de 2008 se conoció que el 1º de noviembre se incorporarían 100 agentes de tránsito más para controlar el tráfico en la ciudad, con lo cual se pasa de tener 243 a 343



guardas. La contratación costó \$830 millones de pesos asumidos por el Presupuesto del Municipio. El Secretario de Tránsito proyecta que al final del período de la presente Administración, se contarán con 300 o 350 agentes más. También se conocieron cifras tales como el promedio mensual de 12000 a 15000 comparendos que imparten los agentes, y que solo el 42% cumple los plazos establecidos para los pagos de multas. En el mes de noviembre, con motivo del inicio de la etapa promocional del MIO, operan ya 100 agentes de tránsito más en la ciudad.

6 PROBLEMAS DE CULTURA CIUDADANA

El nivel de cultura y responsabilidad ciudadana tiene un indicador muy revelador en el comportamiento de las personas en las vías de la ciudad, en aspectos como cumplimiento de las normas de tránsito, el respeto por la vida y los bienes de los demás, así como por los bienes y espacios públicos. En la medida en que la gente cumpla las normas y sea respetuosa de las personas, su entorno, y de sí mismas, la movilidad sufrirá menos perturbaciones, aparte de las que son ineludibles como las obras de intervención sobre las vías y la congestión vial en general. Cuando ese respeto por normas, personas y entorno no existe, la difícil situación vial de una ciudad grande como Cali se recrudece y llega a los niveles que vivimos actualmente en nuestra ciudad.

La Encuesta de Percepción Ciudadana 2008, del Programa Cali Cómo Vamos, muestra que los mismos caleños no califican satisfactoriamente la conducta de sus conciudadanos en las vías de la ciudad. Desde 2005 hasta 2008, el promedio de calificación a aspectos de responsabilidad ciudadana ha sido siempre menor a 3, y entre 2,7 y 2,8 en una escala de 1 a 5. En este último año, el promedio es 2,7.

Así, el acatamiento del pico y placa, calificado con 3,4 por los caleños en 2008, es el único aspecto con un promedio superior a 3. De resto, el cuidado de las estaciones del MIO (2,6), el respeto de las normas básicas de tránsito (2,6), el comportamiento de los peatones (2,7), el comportamiento de los conductores (2,5), tomar los buses únicamente en los paraderos autorizados (2,5), y hacer y respetar las filas para tomar los buses en los paraderos (2,4), son aspectos en que los caleños están reprobados.

Las normas en las cuales se percibe menor probabilidad de ser castigado son: no usar los paraderos (2,8), cruzar las calles por sitios prohibidos (3,0), no usar puentes peatonales (3,1), invadir espacios públicos con vehículos (3,1), le siguen hablar por celular mientras se conduce (3,2), incumplir las normas de tránsito (3,3), pasarse el semáforo en rojo (3,4), exceder los límites de velocidad al conducir (3,4) y incumplir el pico y placa (3,7).

Entre los principales problemas del tránsito se encuentra, con una calificación de 2,6 el control y organización del transporte público; la semaforización y señalización de vías, cruces, obras y cebras están en segundo lugar con 2,8. Así mismo, la labor de los agentes de tránsito y las campañas educativas también recibieron una calificación deficiente de 2,8.



De otro lado, el hecho de que en la encuesta de percepción ciudadana de 2008, la congestión vial haya sido considerada el principal problema ambiental de Cali, que la mayoría de las normas de responsabilidad ciudadana que se incumplen son las relacionadas con el tránsito y con el comportamiento de los peatones, y que la probabilidad de ser castigado por estos hechos sea menor o igual al 50%, indica que el problema de movilidad no solo puede ser visto como una cuestión de mal estado de las vías, de un desbordamiento del parque automotor o de un mal manejo del tráfico, es también un problema de cultura ciudadana que incluso afecta la situación ambiental de la ciudad.

Desde que comenzaron las obras del MIO en el 2006, el porcentaje de encuestados que dicen utilizar más tiempo para movilizarse paso del 23% al 40% en el 2008 y pese a las mejoras en los corredores viales intervenidos por el MIO solo el 36% de los encuestados dice sentirse satisfecho con las vías.

Entre el 2007 y 2008, el porcentaje de encuestados que utilizan el transporte público ha disminuido 6 puntos al pasar del 55% al 49%, debido, principalmente, al incremento del transporte en moto que pasó del 7% en el 2006 al 15% en el 2008.

El bus ejecutivo sigue siendo la modalidad de transporte público más utilizado (25%) seguido por la buseta (16%), microbús y taxi con un 4% respectivamente. La satisfacción que reportan los encuestados con el servicio de los microbuses (3.0) y buses (3.1) son las más bajas en una escala de 1 a 5, solo el taxi reporta una calificación de 4.2. No obstante, el 60% de los encuestados considera que el servicio de taxi es inseguro, aunque perciben más inseguridad en los buses (75%). De acuerdo a estos resultados, los caleños reconocen que no hay comportamientos responsables en las vías, y que la probabilidad de sanción no es muy alta, lo que refleja la necesidad no solo de mayor cultura ciudadana, sino también de mayor promoción de la misma y de mayor control por parte de las autoridades.

La Alcaldía tiene en los problemas del tránsito y el transporte un reto sustancial, que también se puede convertir en una oportunidad de cambio, a través de la cual puede impactar no solo la movilidad, sino también la cultura ciudadana, la gestión ambiental e incluso la morbi-mortalidad por accidentes y los problemas de convivencia que generan la congestión, la accidentalidad que hacen menos amigable la ciudad.



II. ANALISIS DE LOS FACTORES COYUNTURALES QUE LIMITAN LA MOVILIDAD EN CALI

1 CONGESTIÓN VIAL GENERADA POR LA RESTRICCIÓN DE LA MOVILIDAD DERIVADA POR LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DEL MIO, POR EXTENSIÓN Y REPOSICIÓN DE REDES (ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO), INSTALACIÓN DE REDES DE FIBRA ÓPTICA, GAS, TELECOMUNICACIONES Y POR OBRAS DE REHABILITACIÓN VIAL.

- LA REALIZACION DE LAS OBRAS DEL MIO Y SU IMPACTO SOBRE LA TRANSITABILIDAD

La construcción de la infraestructura del SITM-MIO ha sido uno de los factores que ha generado perturbaciones a la movilidad en Cali durante los últimos 4 años, en el lapso de tiempo en el que se han ejecutado las obras de la fase I del proyecto. Sin desconocer las ventajas que traerá el sistema cuando opere en forma regular, en términos de movilidad y espacio público, entre otros aspectos, es necesario reseñar la incidencia que ha tenido la ejecución de las obras en la ya fácilmente perturbable movilidad de la ciudad de Cali, durante el año 2008, en el cual muchas de las obras han sido entregadas.

Un aspecto del MIO que también ha afectado la movilidad de los caleños, ha sido la demora en la semaforización de las intersecciones intervenidas. A finales del mes de mayo, la Secretaría de Tránsito tenía pendiente 22 reparaciones mientras Metro Cali debía responder por 62 intersecciones. Así mismo, mientras en 2008 se ha registrado un importante avance en la entrega de los corredores troncales, los retrasos y el poco avance en los pretroncales, como sucedía en la Carrera Primera con Calle 52, a mediados de mayo, han contribuido a entorpecer el flujo normal de vehículos.

En el mes de junio, el secretario de Tránsito Municipal Fabio Cardozo, reconoció la necesidad de articularse con Metro Cali, argumentando que “uno de los factores que más impacta a la ciudad son los frentes de trabajo abiertos para la construcción del MÍO”.

En septiembre, cuando el debate se centró nuevamente en la necesidad de un Plan de Movilidad para el municipio, el arquitecto y ex director de Planeación Municipal Juan Carlos Ponce de León, afirmó que las obras del MÍO es uno de los factores que dificultan la movilidad, ya que han disminuido los carriles de los carros, mientras que la cantidad de éstos aumenta.

El inicio de las obras del MIO en la Avenida 3ª Norte, se vio dificultado inicialmente por las protestas de los vecinos del sector porque no se había socializado ni concertado el impacto que se sufriría en materia de movilidad, espacio público, comercio y medio ambiente. Metro Cali diseñó un plan de desvíos en el que las avenidas 4 Norte y 2 Norte son las vías alternativas para movilizarse de norte a sur y viceversa. Sin embargo, para habilitar la 4N se tuvo que hacer un trabajo de bacheo que generó malestar en la comunidad. La intervención sobre la Avenida 3ª se inició en los carriles centrales, dejando habilitados los laterales para la circulación.



En el mes de octubre, Tránsito Municipal anunció que a partir del primero de noviembre se prohibiría la circulación de buses y motos por los carriles 'sólo bus' del MÍO, que fueron habilitadas meses atrás para descongestionar el tráfico vehicular. Si bien esta medida busca evitar accidentes y generar conciencia al entrar la operación del MIO a su fase promocional, no debe desconocerse el efecto que traerá a la movilidad, el tener un carril menos en muchas de las principales vías de la ciudad. En este mes comenzaron también las obras sobre la Avenida de las Américas entre calles 24 y 17 Norte, las cuales generarán una solución vial importante con la 3ª Norte al ser concluidas, pero por ahora representan una dificultad más a la movilidad por el norte de la ciudad y su conexión con otras zonas.

En noviembre, el inicio de las obras del MÍO en el norte de la ciudad contribuyó junto a otros factores, como obras de mantenimiento en el sur de la ciudad, para dificultar aún más la movilidad en la ciudad. La Avenida Tercera Norte ha sido muy afectada por los trancones, sobre todo en las horas pico, al igual que la Avenida de las Américas. A la vez, que se complicaba la situación de la movilidad en la ciudad, una demanda ciudadana hizo que la Administración presentara el Plan de Movilidad del Municipio, el cual fue elaborado por el Departamento de Planeación Municipal y contó con la participación de la secretarías de Tránsito e Infraestructura y Valorización, Metro Cali y el Dagma, el cual debe servir para garantizar la coordinación de intervenciones del MIO y el manejo de rutas alternas por parte de Tránsito Municipal.

Para hacer frente al infarto vial de la ciudad por las múltiples intervenciones, entre ellas las del MIO, la Administración instaló el Comité Interinstitucional de Movilidad, en el cual el Alcalde propuso varias medidas de choque, entre las cuales se destaca darle celeridad a las obras de infraestructura del MIO, estableciendo horarios de trabajo más extensos y en fin de semana.

Las recientes medidas adoptadas por el Alcalde para evitar la obstaculización de la movilidad por vías importantes como la suspensión de instalación de redes de gas, fibra óptica y telecomunicaciones, la no realización de retenes en horas pico, darle mayor celeridad a los trabajos viales que adelanta la Alcaldía laborando tiempo extra y a modo de propuesta ampliar el pico y placa adicionando un dígito más en cada jornada, le apuntan a evitar que la situación se torne mas crítica, pero no van a lograr cambiar sustancialmente el panorama, lo cual preocupa pues se espera que a partir del primer trimestre del 2009 Cali enfrentará la realización consecutiva de 15 obras eminentemente viales que van a acentuar y/o a prolongar los problemas de movilidad en las zonas intervenidas.

La implementación de estas medidas debe ser concertada entre todas las entidades que intervienen la malla vial o tienen injerencia en la misma, pues el resultado de este conjunto de acciones, en combinación con las nuevas obras de infraestructura, debe ser la eliminación de algunos de los problemas que afectan la movilidad en la ciudad, generando el mínimo impacto posible sobre la misma.



- LAS OBRAS DE EXTENSION Y REPOSICION DE REDES Y SU IMPACTO SOBRE LA TRANSITABILIDAD

Las intervenciones sobre las vías que contribuyen a la reducción de la movilidad en Cali, no se limitan a las obras de infraestructura del MIO y a la reparación de las vías deterioradas. Las obras para ampliar redes de servicios públicos domiciliarios tradicionales, la reposición de las mismas y la instalación de nuevas redes de telecomunicaciones y gas natural, se suman a los factores de congestión vial en la ciudad, al reducir los carriles de circulación vehicular en vías importantes y/o generando desvíos hacia corredores con menor capacidad para recibir altos niveles de tráfico. Las empresas de servicios que han intervenido las vías de la ciudad son tanto públicas como privadas, como Emcali, Telmex y Gases de Occidente.

Aunque estas intervenciones son necesarias para la ampliación de cobertura de servicios públicos y en general el mejoramiento de la calidad de vida, deben ser acciones concertadas previamente con la Secretaría de Tránsito Municipal y coordinadas por esta última, para minimizar el impacto de las obras sobre la movilidad de la ciudad.

Una de las principales obras que se realizan en la ciudad, es la de reposición de colectores de aguas lluvias, a cargo de Emcali, sobre la Autopista Suroriental entre las carreras 39 y 50, obra que comenzó a principios junio de 2008 y sobre la que se proyectó una duración de 5 meses. El tramo se cerró desde el 20 de mayo para probar el impacto de los desvíos establecidos. Tránsito recomendó el uso de las calles 13, 14, la Avenida Circunvalar y la Simón Bolívar, la Calle 9 y la Avenida Roosevelt. No obstante, se habilitó un corredor vehicular para no cerrar totalmente la vía. El Secretario de Infraestructura Vial, garantizó la vigilancia de la refacción y reparcho de la vía y continuidad a las obras en la Autopista desde la Carrera 13 hasta la 39. El Alcalde enfatizó en la importancia de la obra para desviar las aguas residuales generadas en esta zona y evitar que el Río Cauca se siga contaminando.

En la Avenida 3ª Norte también fue necesaria la intervención de las vías por parte de Emcali, que consiste en la reposición de redes de servicios públicos en los tramos a iniciar el Sistema Integrado de Transporte Masivo. Una de las opciones de desvío fue la Avenida 4 Norte, que también debió ser intervenida para su habilitación como vía alterna, desde la calle 24 hasta la 70, por el mal estado que presentaba. Los carriles centrales de la 3ª Norte fueron cerrados para las obras y se dejaron habilitados los laterales.

Hay que tener en cuenta que el 70% de las redes de alcantarillado de la ciudad está en mal estado, la mayoría del sistema con 20 años de antigüedad, según Emcali.

- OTRAS PROBLEMATICAS QUE AFECTAN LA TRANSITABILIDAD POR LAS VIAS DE CALI

Los problemas de movilidad de cali, se han recrudecido debido a otros problemas adicionales a los de las obras de extensión y reposición de redes como también:

- Lentitud en la realización de obras de rehabilitación vial



- Instalación de frecuentes retenes de la policía y el ejercito en vías importantes, en horas pico y en lugares donde se generan alta congestión

Para contrarrestar estas problemáticas la alcaldía adopto una serie de medidas como:

- Congelar la realización de obras de redes
- Incrementar el tiempo de trabajo en obras de rehabilitación con trabajo los fines de semana
- No realizar retenes en horas pico
- La propuesta de ampliar el pico y placa adicionando un dígito más en cada jornada

2 OBSTACULIZACIÓN DE LA CIRCULACIÓN EN DIFERENTES ZONAS DE LA CIUDAD, POR EL PARQUEO DE VEHÍCULOS SOBRE LAS VÍAS, POR LA INSTALACIÓN DE RETENES EN HORAS PICO SOBRE VÍAS IMPORTANTES Y EN PUNTOS DE ALTA TRANSITABILIDAD.

- DEFICIENCIAS EN LA DISPONIBILIDAD DE SITIOS DE PARQUEO EN LA CIUDAD

La ciudad de Cali registra un déficit de parqueos, debido a que el crecimiento del parque automotor no ha estado acompañado del acondicionamiento de zonas para parqueo, motivo por el cual en muchas partes de la ciudad se carece sistemáticamente de ellos.

Por ejemplo, cuando fue construido el Estado Pascual Guerrero en la época de los Juegos Panamericanos de 1971, no existía la nutrida demanda de zonas de parqueo, la ciudad evolucionó, su parque automotor cambió y sin embargo los ajustes en el tema de los parqueos nunca se ha efectuado.

Los usuarios de los vehículos y los residentes en la zona tienen que convivir con el hecho de que ante cada evento que se realice en el Estadio, se invadan los andenes o las vías alledañas de lado y lado de la calzada, restringiendo considerablemente la transitabilidad de vehículos e incluso de los peatones.

Es este ejemplo se conjuga no solo la falta de regulación a las normas del Plan de Ordenamiento Territorial - P.O.T. que establece el número de parqueaderos que deben existir en escenarios según la afluencia de público que estén preparados para recibir, sino también la falta de incentivos o determinaciones de la Alcaldía para que en las zonas con alto déficit de parqueo, se destinen viviendas o lotes a la prestación de este servicio.

Medidas como ésta ya debían haberse tomado en otras zonas como la de Granada, Versalles y el Parque del Perro por citar solo algunos ejemplos, donde la proliferación de restaurantes, bares y locales comerciales han generado la transformación de una zona residencial en una zona comercial y de servicios con el consecuente déficit de equipamientos colectivos como lo son los parqueos, lo cual genera altas congestiones tanto para vehículos como para transeúntes.

A estos problemas se suman también la preferencia de parquear en la calle y dejar el vehículo a expensas de un cuidador informal de vehículos, debido a los ahorros que la población promedio



siempre está buscando y a los graves problemas de desempleo y pobreza que convierten esta labor en una forma de generar ingresos para la subsistencia.

Se requiere pues, que en aras de controlar los crecientes problemas de transitabilidad debido a la obstaculización que generan los vehículos parqueados sobre la vía y andenes en no pocas zonas de la ciudad, que se combinen diversos tipos de medidas que vayan desde incentivar o intervenir para que se incremente la oferta privada de parqueos, hasta incorporar bahías para el parqueo público en las nuevas obras de renovación urbana y modernización de la infraestructura vial que se tienen previsto implementar, o que se vayan a contemplar hacia futuro.

Debido a los problemas de racionalidad económica que significa la búsqueda de un ahorro por parte de los propietarios de los vehículos y la generación de un ingreso por parte de los cuidadores informales de los mismos, la efectividad de las medidas coercitivas es restringida, pues para ello se requiere de una alta disponibilidad de grúas y de guardas dedicados a esta labor, que la ciudad no dispone y una consciente voluntad de parte de los ciudadanos por controlar esta práctica, la cual ante factores económicos difícilmente se va a concretar.

Por último, es importante mencionar la normatividad que establece el P.O.T. de Cali en materia de disponibilidad de parqueos según tipo de establecimientos, norma que la Alcaldía debería retomar hasta tanto no se ajuste el P.O.T. , máxime en momentos en que debe ser implementados el Plan de Movilidad, donde el tema de los parqueos es un vacío que no se puede dejar de lado y que debe ser abordado dentro de una mirada integral del manejo de la renovación urbana, el espacio público y su relación con la movilidad.

CAPÍTULO III DEL SISTEMA VIAL Y DE TRANSPORTE Subcapítulo 1 De las Disposiciones Generales

ARTÍCULO 66: Objetivos Específicos. El Plan de Ordenamiento Territorial se plantea los siguientes objetivos específicos, relacionados con el Sistema Vial y de Transporte, acordes con los objetivos generales definidos en el presente Acuerdo:

6. Definir un sistema urbano de carácter público de estacionamientos y parqueaderos, y establecer incentivos para su construcción.

Título III: DE LOS SISTEMAS ESTRUCTURANTES DEL TERRITORIO CAPITULO 3: DEL SISTEMA VIAL Y DE TRANSPORTE Subcapítulo 2: Del Sistema Vial

Disposiciones para el Diseño de las Vías



ARTÍCULO 86: Sistema Urbano de Parqueaderos y Estacionamientos. La entidad municipal competente desarrollará en el mediano plazo los estudios pertinentes para implementar el sistema urbano de parqueaderos y estacionamientos en vías de carácter público.

ARTÍCULO 89: Estacionamientos y Accesos a Bahías. Cuando se autoricen soluciones de estacionamiento en bahías paralelas a las vías, se debe garantizar la continuidad de los andenes y de los antejardines en dimensión y nivel. Los accesos a las bahías no podrán construirse a distancias menores de 15 metros, medidos a partir del punto de intersección de las líneas de sardinel correspondientes al cruce de las vías próximas.

Normas sobre Estacionamientos y Zonas de Cargue y Descargue

ARTÍCULO 101: Estacionamiento de Vehículos y Zonas de Cargue y Descargue. Las construcciones nuevas y aquellas que contemplen reformas sustanciales o mayores, incluyendo el cambio de uso, deben cumplir los requisitos para los estacionamientos de vehículos que se establecen en el presente Plan de Ordenamiento Territorial.

PARÁGRAFO 1: Para determinar el número de estacionamientos se deducirá del área total construida de una edificación, las áreas de circulación, baños, cocinetas, aseo, las áreas de servicios tales como depósitos y cuartos fríos, cuando el área de estas zonas de servicios no exceda del 30% del área útil del uso principal. Al exceder este porcentaje, se contabilizará para la exigencia del parqueo.

PARÁGRAFO 2: En las edificaciones de cualquier tipo, los estacionamientos de visitantes, se deberán considerar exclusivamente como parte de las áreas comunes y no podrán cambiar su destinación a un uso distinto al aprobado en el proyecto arquitectónico, y por lo tanto los visitantes, no pagarán valor alguno por su uso.

PARÁGRAFO 3: En todos los casos los estacionamientos se deben localizar dentro del área correspondiente a la parte privada del predio, distinta a las zonas de aislamientos.

ARTÍCULO 102: Exigencia de Estacionamientos. A partir de la vigencia del presente Plan de Ordenamiento y para edificaciones existentes que contemplen proyectos de reformas sustanciales o mayores que modifiquen el uso del suelo, el número de unidades de vivienda para el uso al cual esté destinada la edificación, deberá plantear como mínimo un 60% del número de estacionamientos exigidos en el presente capítulo.

PARÁGRAFO: En el corto plazo del presente Plan, el Departamento Administrativo de Planeación Municipal, conjuntamente con la Secretaría de Tránsito y Transporte, identificará las áreas donde es posible establecer incentivos para el desarrollo de edificaciones destinadas a parqueaderos de uso público, previo estudio de oferta y demanda.

ARTÍCULO 103: Exigencia sobre Bahías, Zonas de Cargue, Descargue y Pasos Peatonales. Todo proyecto de uso comercial, de servicios o institucional que generen afluencia masiva de público debe solucionar en su interior, los impactos urbanos que generen con su funcionamiento y por lo tanto, deben proyectar y construir: bahías de estacionamiento de taxis y buses; zonas o áreas de cargue y descargue; y pasos peatonales a nivel y desnivel, en las vías del Sistema Vial Principal, sobre las cuales den frente.



TITULO V: DE LAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS EN SUELO URBANO NO URBANIZADO
CAPITULO 2: DE LAS CESIONES OBLIGATORIAS

ARTÍCULO 336: Bahías de Estacionamiento. Todo proyecto de urbanización, parcelación o construcción con frente a vías del sistema arterial que tenga bahías de estacionamiento para transporte público, o cuyo acceso deba realizarse por una bahía diseñada y construida para tal efecto, deberá cederse y pavimentarse por el respectivo urbanizador, parcelador o constructor.

ARTÍCULO 366: Estacionamiento de Vehículos y Zona de Cargue y Descargue. Las construcciones nuevas y aquellas que contemplen reformas sustanciales o mayores, incluyendo el cambio de uso deben cumplir los requisitos para los estacionamientos de vehículos que se establecen en el presente capítulo.

Los establecimientos que se ubiquen en todas las Áreas de Actividad, deberán cumplir con los siguientes requisitos de estacionamiento:

a. Locales comerciales, supermercados, centros comerciales y similares, con un área construida menor de mil metros cuadrados (1.000 m²): una (1) unidad de estacionamiento para visitantes por cada cuarenta metros cuadrados (40 m²) de área neta de construcción. Además, una zona de cargue y descargue de 3x10 metros a partir de 500 hasta 1.000 m² de área construida.

b. De mil uno (1.001) a dos mil metros cuadrados (2.000 m²) de área construida: una (1) unidad para estacionamiento para visitantes por cada treinta metros cuadrados (30 m²) de área neta de construcción. Además una zona de cargue y descargue de 6x10 metros.

c. De dos mil uno metros cuadrados (2.000 m²) en adelante de área construida: una (1) unidad de estacionamiento para visitantes por cada veinte metros cuadrados (20 m²) de área neta de construcción, y una zona de cargue y descargue de 6x12 metros, por cada 2.000 m² de área construida. En el caso de centros comerciales mayores de mil metros cuadrados (1.000 m²) se exigirá adicional para propietarios un (1) estacionamiento por cada cuarenta metros cuadrados (40 m²) de construcción.

d. Oficinas públicas o privadas y establecimientos de servicios: una (1) unidad de estacionamiento para propietarios por cada treinta metros cuadrados (30 m²) de construcción, y una (1) unidad de estacionamiento para visitantes por cada sesenta metros cuadrados (60 m²) de construcción.

e. Cines, teatros, auditorios, salones de convenciones y establecimientos similares: una (1) unidad de estacionamiento para visitantes por cada quince metros cuadrados (15 m²) de construcción.

f. Restaurantes, fuentes de soda, cabarets y similares: una (1) unidad de estacionamiento para visitantes por cada veinte metros cuadrados (20 m²) de construcción.

g. Hoteles, apartahoteles y similares; una (1) unidad de estacionamiento para visitantes por cada cinco (5) habitaciones y una zona de cargue y descargue de 3x10 metros.

h. Para los establecimientos de hoteles y similares que presenten usos o servicios complementarios tales como: restaurantes, discotecas, salones múltiples, comercio y/o servicios en general, deberán cumplir con los estacionamientos exigidos para cada tipo de uso.



i. Para los establecimientos de residencias y amoblados, una (1) unidad de estacionamiento para visitantes por cada diez (10) habitaciones

j. Plazas de mercado, proveedurías de alimentos y similares; una (1) unidad de estacionamiento para visitantes por cada veinte metros cuadrados (20 M²) de construcción y una zona de cargue y descargue de 9x10 metros.

k. Los establecimientos educativos deberán cumplir con las siguientes unidades de estacionamiento, acordes con el nivel educativo y con el Área de Actividad donde se localicen:

NIVEL EDUCATIVO	ÁREA DE ACTIVIDAD		
	Económica Predominante, Centralidad o Mixta	Residencial Predominante (RP)	Residencial Neta (RN) y Rural
PRE-ESCOLAR	6 por Establecimiento	7 por Establecimiento	9 por Establecimiento
PRIMARIA	7 por Establecimiento	9 por Establecimiento	13 por Establecimiento solo rural
MEDIA	9 por Establecimiento	11 por Establecimiento	1 por cada 50 m ² de construcción
SUPERIOR, TECNICA Y ACADEMICAS	Para todos los establecimientos: un (1) estacionamiento por cada 30 m ² de construcción		

Si los establecimientos educativos cuentan con transporte escolar, deberán disponer de un área de estacionamiento de buses y una zona de maniobra, a razón de una (1) por cada 2 aulas.

l. Los Hospitales, clínicas, sanatorios, instituciones de bienestar públicos, consultorios médicos individuales, centros múltiples de consultorios médicos especializados deberán contar con una (1) unidad de estacionamiento para visitantes por cada veinte metros cuadrados (20 m²) de construcción, excluyendo circulaciones y baños.

m. En las Áreas de Actividad Económica Predominante, Centralidad, Industrial y Mixta: una (1) unidad de estacionamiento para visitantes por cada 40 m² de construcción.

n. Los Clubes Campestrés, deportivos y similares deberán contar con un (1) estacionamiento por cada cien metros cuadrados (100 m²) de área de lote útil, fuera de vías.

ñ. Los Clubes sociales, sedes sociales y similares deberán contar con un (1) estacionamiento para visitantes, por cada diez metros cuadrados (10 m²) de área construida.

o. En la vivienda en el Área Rural y en el Área de Actividad Residencial Neta: dos (2) por cada vivienda para residentes, y uno (1) por cada cinco (5) viviendas para visitantes.

- En el Área de Actividad Residencial Predominante, uno (1) por cada vivienda para residentes y uno (1) por cada cinco (5) viviendas para visitantes.

- En el Área de Vivienda de Interés Social:

* Sistema de Loteo individual con desarrollo progresivo de vivienda y sistema de loteo individual con unidad básica: uno (1) por cada cinco (5) viviendas.

* Conjunto de vivienda en loteo individual uno (1) por cada vivienda.

* Sistema de conjunto vertical: uno (1) por cada dos (2) viviendas.



p. En los establecimientos industriales y bodegas se exigirá una (1) unidad de estacionamiento para visitantes por cada doscientos metros cuadrados (200 m²) de área construida. Además de una (1) zona de cargue y descargue, con un mínimo de 3x10 metros por cada quinientos metros cuadrados (500 m²) de área construida. Los establecimientos industriales y de bodegas que presenten usos complementarios, cumplirán adicionalmente con los parqueos requeridos para dichos usos.

q. Los servicios funerarios, salas de velación y similares deberán contar con diez (10) unidades de estacionamiento para visitantes por cada sala de velación. Los cementerios y/o jardines cementerio un mínimo de 120 unidades de estacionamiento.

r. Los gimnasios deberán contar con un (1) estacionamiento para visitantes por cada diez metros cuadrados (10 m²) de área construida en Áreas de Actividad Residencial y Mixto, un (1) estacionamiento para visitantes por cada dieciséis metros cuadrados (16 m²) de área construida en Área de Actividad Económica Predominante y un (1) estacionamiento para visitantes por cada 40 m² de área construida para el resto de las áreas de actividad.

TITULO VI DE LAS DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 399: Estacionamientos. Como complemento a las normas sobre usos del suelo se deberá cumplir con las disposiciones relacionadas con estacionamientos que se indican en el presente Plan y las que les sean complementarias.

PARÁGRAFO: En la determinación y diseño de los accesos y salidas de los estacionamientos se tendrá en cuenta prioritariamente el área de actividad, de manera que no se presenten impactos urbanos sobre sectores residenciales. En segunda instancia se aplicará el criterio de la jerarquización vial, para evitar los impactos sobre el tráfico vehicular.

III. ALTERNATIVAS DE SOLUCION PLANTEADAS

PLAN DE OBRAS VIALES

En febrero de 2008, la Alcaldía propuso inicialmente un paquete de 18 obras viales por valor de \$470.000 millones que se ejecutaría con la contribución de todos los ciudadanos a fin de mejorar la movilidad de ciudad. El entonces Secretario de Infraestructura y Valorización de Cali, Germán Medina, aclaró que los recursos de las obras provendrían de un pago de los propietarios de predios de la ciudad por el desarrollo de la misma. Así mismo, aclaró que no se presentaría el problema sucedido en Bogotá, referente al cobro de cifras inconsistentes con el avalúo de los predios, ya que en ese caso no se había realizado la actualización catastral. La medida busca modernizar la ciudad, mejorar la movilidad, superar el atraso en materia de malla vial que tiene la ciudad y darle un nuevo impulso al desarrollo económico.

El paquete de proyectos sobre la malla vial contemplaba 18 obras en el norte, el centro, oeste, oriente y sur de la ciudad, con intervenciones como ampliaciones, rehabilitaciones, intersecciones



viales y pasos a desnivel, sobre corredores viales estratégicos que conectan entre sí las distintas zonas de la ciudad, así como los correspondientes a las principales salidas y entradas de Cali. También se estaba buscando que dos grandes proyectos viales adicionales tuvieran aportes de la Nación, además de la contribución ciudadana: la extensión de la Avenida Ciudad de Cali y la ampliación de la calzada de la vía paisajística y turística a Pance.

La iniciativa de las obras por valorización tuvo respaldo entre diferentes actores de la ciudad, por la alternativa que representa ante la falta de recursos en la actualidad para intervenciones sobre la malla vial, aunque se advirtió sobre la importancia del manejo de los recursos con transparencia y concertación con la comunidad, y de preservar y mejorar las vías peatonales, no solo las vehiculares.

La ciudad comenzó a ejecutar proyectos viales de valorización desde hace más de 40 años, pero desde hace 10 no se han vuelto a efectuar. El paquete debía ser aprobado por el Concejo y luego decretado por la Administración. Se estimó que en año y medio se empezarían a ejecutar las obras y su tiempo de realización sería de dos años.

Está establecido que las contribuciones deberán ser proporcionales a los beneficios que reciban los predios por la ejecución de la obra, y que los estratos altos pagarán más y los bajos menos.

En el mes de junio el Concejo Municipal expresó conceptos positivos sobre la iniciativa del paquete de obras, reconociendo la importancia de modernizar las vías de la ciudad, advirtiendo de la necesidad de un gerente de primera línea para el proyecto, y de incluir en el debate en el Concejo, la viabilidad de cada obra.

Por su parte el Alcalde Jorge Iván Ospina, afirmó que “este es un proyecto de ciudad que significará el desarrollo y construcción de vías, así como el acondicionamiento del espacio público, parques y rehabilitación de malla vial”. Según el entonces Secretario encargado de Infraestructura, Néstor Martínez, El proceso de contratación, que será por concesión, para comenzar obras antes del cobro, se haría este año y las obras se iniciarían en el primer trimestre del 2009.

En la primera sesión de debate del proyecto en el Concejo, se debatió sobre la priorización y pertinencia de las obras, a la vez que el ponente del proyecto Milton Castrillón anunció, para tal efecto, estudios de accidentalidad, mortalidad, tráfico y cuellos de botella. Algunos expertos destacan la importancia de la planificación en la ejecución de las obras, y la coordinación con Tránsito Municipal, para impactar lo menos posible la movilidad en los sitios intervenidos.

En el mes de julio, la Veeduría Ciudadana plantea que hacen falta estudios financieros y técnicos, de acuerdo al Estatuto de Valorización. El Alcalde Ospina afirmó que se harán sobre la marcha y reconoció que el proyecto requiere de ajustes que se realizarán una vez aprobado por el Concejo. Algunos concejales advirtieron la importancia de un estudio de movilidad, diseños técnicos y la programación financiera de las obras, para aprobar el proyecto, a la vez que plantearon que las obras no deben demorar su inicio, pues el plazo para la entrega es de dos años desde su inicio.



A finales de julio, en primer debate, el Concejo de Cali, a través de las comisiones conjuntas de Presupuesto y Plan y Tierras, autorizó el cobro de la contribución de valorización para la construcción de 21 obras viales y de movilidad urbana, que tendrían un costo cercano a los \$800.000 millones. El ponente del proyecto concejal Milton Castrillón, afirmó que el recaudo lo debe realizar la Secretaría de Infraestructura Vial y Valorización a través del Fondo Rotatorio de Valorización, lo que aprobó el Concejo. No obstante, Sicali insistía en recaudar esos recursos, argumentando los compromisos adquiridos en el contrato con el Municipio.

Comenzando el mes de agosto, el Concejo de Cali aclaró que el proyecto de valorización sí tenía los estudios técnicos, financieros y jurídicos que demanda el Estatuto de Valorización del 2006. A mediados de mes, el Plan de las 21 obras pasó a debate final en el Concejo Municipal. Allí, el concejal ponente Milton Castrillón, afirmó que el Plan deberá ser ajustado en los aspectos técnicos antes del 31 de enero de 2009 y que se deberán buscar alternativas de movilidad, ya que las vías también son intervenidas por el SITM.

Los concejales en su mayoría se expresaron a favor del proyecto, por los beneficios en movilidad y desarrollo de ciudad, así como la necesidad de salir del actual atraso vial de Cali.

De esta manera, el 21 de agosto fue aprobado el proyecto de valorización en el Concejo, con ajustes como la inclusión de la ampliación de la vía al Mar, soluciones peatonales, la ampliación y construcción de la Carrera 80, entre calles 2ª Oeste y 5ª y la construcción y rehabilitación de la Carrera 29, entre Calle 34 y Diagonal 30, entre otras; y la eliminación de la ampliación de la Carrera 4, entre calles 15 y 25; el puente vehicular de la Calle 16 con Carrera 100 y la construcción de la vía a la Ecociudad Navarro. También se definió que durante cinco años los caleños de la zona urbana tendrán que hacer el aporte para la realización de las 21 obras.

Juan Carlos Botero, director de Hacienda Municipal anunció que se buscará comenzar las obras en junio de 2009, aunque el Concejo dio plazo hasta octubre del mismo año, Néstor Martínez, Secretario encargado de Infraestructura Vial por esos días, anunció que entre las primeras obras a realizar están la prolongación de la Avenida Circunvalación y la ampliación de la Carrera 80, entre Calles 2 oeste y 5ª.

El cobro del aporte, que comienza en noviembre de 2008, se realizará durante 5 años y mensualmente a 437.007 contribuyentes, por estratos, de la siguiente manera: Estrato 1: \$3.668 mensuales, 2: \$7.128, 3: \$17.909, 4: \$29.356, 5: \$37.356, y 6: \$80.418. \$800.000 millones es el costo total de las 21 'megaobras'.

A partir del 28 de agosto, el Diario El País comenzó a presentar las principales características de cada una de las obras viales a ejecutar por valorización. La que busca mejorar la zona entre el Parque Alameda y la Avenida Roosevelt, avaluado en \$15.000 millones, y que beneficiará a la Comuna 19, busca la regularización vial de la Avenida Roosevelt, entre la Calle 5ª y la Carrera 34, y la Carrera 34, entre Calle 9ª y el Parque del Perro y recuperará espacio público, con la ampliación de andenes, ciclorrutas y reordenamiento del paisaje urbano.



Otra obra publicada fue la ampliación de la Calle 36N, a la altura del puente ferroviario de Chipichape, busca resolver el embotellamiento diario que se presenta, para lo cual se ensanchará la Avenida 6ª, mientras la Calle 36N pasará de tener 7 a 21 metros de ancho, construir un puente elevado para agilizar el paso al Centro Comercial y la Avenida 6 A, el mejoramiento de zonas verdes y la construcción de andenes. La comuna 19 es la directamente beneficiada con estas obras.

Por su parte, el proyecto que intervendrá la glorieta de la Calle 70 con Carrera 8, que dinamizará el flujo vehicular donde el tránsito entre el Sur, el Norte, el Distrito de Aguablanca, Juanchito y Candelaria, incluirá la construcción de un puente elevado (con un costo de \$35.200 millones), y la construcción de retornos en las carreras 7T y 11, una alameda obre la Carrera 8, entre calles 52 y 73, bahías de parqueo para buses. El puente elevado impactará directamente a los barrios Las Ceibas, Alfonso López, La Base y Siete de Agosto.

El proyecto de hundimiento de la Avenida Colombia, consiste en la construcción de un túnel entre las calles 8 y 12, donde transiten todos los vehículos que pasan por esa vía, lo cual se comenta por parte de algunos expertos, es un acierto como solución peatonal. 4,8 metros de profundidad tendría el túnel. Esta obra está relacionada con otro proyecto de valorización, la construcción del Parque Río Cali, para conectar el centro, el CAM y el Oeste.

El parque tendrá 15.000 metros cuadrados que permitirá una conexión directa con los barrios Granada y Juanambú, extensas zonas verdes y una fuente de agua inteligente. La Comuna 3 será la beneficiaria directa de esta obra, evaluada en 16 mil millones de pesos.

Otra obra es la ampliación de la Vía al Mar, desde el barrio Santa Teresita hasta el antiguo retén forestal de la CVC, a la altura del kilómetro 6. Esta obra y la prolongación de la Avenida Circunvalación serán las primeras obras a realizarse porque implican menos impacto sobre el tráfico. La ampliación a doble calzada tendría un costo de \$43.000 millones.

En el mes de septiembre, un grupo de veedores ciudadanos le pidió al gobernador del Valle del Cauca revisar la validez del acuerdo del Plan de Obras, argumentando anomalías como la aprobación sin tener aún los estudios de factibilidad, la liquidación del cobro a residencias en relación a lo que pagarán los industriales. El Alcalde Ospina defendió el proyecto, afirmó que el acuerdo está ajustado a la Ley, y que aunque hay muchos intereses para detener el proyecto, no lo permitirá.

En octubre, algunos concejales de Cali cuestionaron que no se había socializado con la ciudad los procesos adelantados para el cobro y la construcción de las 21 obras. Así mismo, algunos concejales señalaron que la contratación de personal para desarrollar el proyecto no se estaría haciendo de forma idónea ni transparente ante la ciudad, al tiempo que resaltaron que desde la aprobación del proyecto no se ha sabido nada de su desarrollo actual.

En el mes de noviembre, se registra una polémica, por cuenta de la devolución del Acuerdo de Valorización, por parte de la Gobernación del Valle a la Alcaldía de Cali, por faltar en los anexos,



los acuerdos 178 y 190 del 2006, modificados para la aprobación del proyecto. El alcalde Ospina afirmó que es paradójico que la Gobernación, encargada del control de legalidad de los acuerdos, no posea tenga copia de los mismos, pero que proveerá dichos documentos para que el Acuerdo de Valorización se tramite. Algunos concejales como Milton Castrillón y Rodrigo Guerrero se pronunciaron en el mismo sentido.

Ante los comentarios de un enfrentamiento político entre el Gobernador Abadía y el Alcalde Ospina, ambos negaron dicha situación. El Alcalde indicó que la Gobernación y la Alcaldía están trabajando juntas por el proyecto.

Comenzando el mes de diciembre de 2009, el secretario de Infraestructura y Valorización Municipal anunció que serán reparadas importantes vías de la ciudad divididas en seis frentes de obras y con una inversión total de \$13.000 millones. Las vías que serán intervenidas son: la Calle 48, entre carreras 29 y 45; la Carrera 66, entre calles primera y 25; la Carrera 44, entre calles primera y 25; la Carrera 46, entre la Avenida Simón Bolívar y la Avenida Ciudad de Cali; la Carrera 23, entre la Calle 23 y la Avenida Simón Bolívar, la Avenida 2 Norte, frente al CAM; y la Vía Cali – Jamundí. El funcionario destacó que aunque se presentarán traumatismos por las obras, la ciudad se beneficiará por tener vías de mejor calidad, al tiempo que resaltó que en el 2009 se realizarán nuevas intervenciones que coincidirán con las 21 megaobras. También dio a conocer que a la fecha no se había definido qué empresa hará el recaudo del cobro de valorización para financiar las obras.

Por su parte, el Alcalde Jorge Iván Ospina dijo que existe una gran preocupación pues para el 2009 se pretende adelantar obras viales por \$220.000 millones, y se destinarán \$600.000 millones para obras del MIO, por lo que espera que los proveedores de asfalto se preparen para las megaobras. A su vez, recomendó que se debe aprovechar que los precios del petróleo bajaron y trasladar los ahorros por este concepto al precio del asfalto y de esta manera, el Municipio pueda aumentar la cobertura en términos de rehabilitación vial.



LAS OBRAS VIALES A EJECUTAR MEDIANTE COBRO DE VALORIZACIÓN

A continuación se reseñan las 21 obras viales y de movilidad ejecutar mediante el cobro de valorización, aprobadas por el Concejo Municipal de Cali.

Obras viales a ejecutar aprobadas por el Concejo

No.	OBRAS	INVERSIÓN EN MILLONES
1	Soluciones peatonales	6.100
2	Construcción Carrera 80 entre Calle 2 Oeste y Calle 5ª	14.400
3	Intersección vial a desnivel Autopista Sur Carrera 44	16.500
4	Intersección vial a desnivel autopista con Carrera 66 y 70	32.000
5	Intersección vial a desnivel carrera 8 con calle 70	35.200
6	Ampliación vía al mar	40.000
7	Solución Vial Chipichape Calle 36 Norte	5.000
8	Construcción y rehabilitación Carrera 29 entre calle 34 Diagonal 30 y Diagonal 30 a Autopista Simón Bolívar, Carrera 28D entre Calles 44 a 54, y Vía a la Paz Comuna 18.	5.500
9	Intersección vial a desnivel Avenida Ciudad de Cali con Carrera 1ª.	5.000
10	Intersección Vial a desnivel Autopista Simón Bolívar con Carrera 100.	18.000
11	Pavimentación dos calzadas de la Calle 72W entre carrera 27G y 28J y construcción parque longitudinal del Distrito de Aguablanca.	10.000
12	Prolongación Av. Circunvalar	115.300
13	Prolongación Avenida Ciudad de Cali	13.000
14	Ampliación Vía Pance hasta La Vorágine , incluye ciclorruta	18.200
15	Calle 16 entre carrera 50 y 105, Carrera 1D entre calle 73A y 84.	19.800
16	Construcción de 250 Kms de vía, y vías principales.	180.000
17	Hundimiento Av. Colombia	20.000
18	Parque Alameda, Av. Roosevelt Calle 34	15.000
19	Parque Río Cali	16.000
20	Plazoleta de la Caleñidad y Granada	15.000
21	Ciudadelas Educativas CE	80.000
	a. CE contiguo a ESE Isaías Duarte	
	b. CE Troncal de Aguablanca y Av. Ciudad de Cali.	
	c. CE Institución Eustaquio Palacios	



Los proyectos a ejecutar se clasifican, según el tipo de intervención, de la siguiente forma:

PROYECTOS DE INTERSECCIONES VIALES

- Intersección Vial A Desnivel Avenida Ciudad De Cali Con Carrera Primera y demás obras complementarias
- Intersección a desnivel de la Carrera 8 con Calle 70 (Autopista Oriental)
- Intersección vial a desnivel Autopista Sur Carrera 44 y demás obras complementarias.
- Intersecciones a desnivel de la Autopista Sur con Carreras 66 y 70, y demás obras complementarias
- Intersección vial de la Carrera 100 con Calle 16 y demás obras complementarias.
- Intersección a desnivel de la Autopista Simón Bolívar con la Carrera 100
- Apertura Calle 36N (Puente Chipichape)

PROYECTOS DE PROLONGACIONES

- Prolongación de la Avenida Circunvalación
- Construcción de la Avenida Ciudad de Cali entre las Carreras 50 y 168, y demás obras complementarias

AMPLIACIONES VIALES

- Ampliación de la vía a Pance – La Vorágine, comprendida entre la Curva del Bofe y La Vorágine (Incluye ciclorruta)
- Construcción de las dos calzadas de la Carrera 80 entre Calles 2 Oeste y 5 y demás obras complementarias
- Construcción de las dos calzadas de la Vía a Navarro entre Transversal 103 y Calle 121 y demás obras complementarias (VÍA A ECOCIUDAD NAVARRRO)

PROYECTOS DE HUNDIMIENTO

- Hundimiento de la Avenida Colombia entre la Calle 10 y el empate con la Calle 13.

250 KILOMETROS DE REHABILITACION Y/O CONSTRUCCION DE VIAS Con prioridad en los cruces de arterias principales y secundarias

- Calle 52, entre Avenida 6 y Carrera 1
- Avenida 4 Norte, entre Calles 34 y 70
- Calle 44, entre Avenida 6 y Carrera 39



- Calle 34, entre Avenida 6 y Autopista Sur
- Calle 70, entre Avenida 6 y el Puente del Río Lili
- Autopista Sur, entre Calles 5 y 70
- Carrera 39, entre Calles 1 y Autopista Simón Bolívar
- Calle 13, entre Carreras 15 y 105
- Calle 16, entre Carreras 50 y 105

PROYECTOS PARA EL BENEFICIO DEL ESPACIO PÚBLICO

- Rehabilitación de espacio público peatonal, Avenida Roosevelt (Calle 6) entre Calle 5 y Carrera 36; Carreras 34 y 36 entre Calles 6 y 9. Roosevelt Calle 34
- Plazoleta de la Caleñidad y Granada
- PARQUE LONGITUDINAL CALLE 72W (Pavimentación de las dos calzadas de la Calle 72W entre Carreras 27G y 28J en la Comuna 13. Incluye ciclorrutas y mejoramiento del espacio público y demás obras complementarias)
- Construcción del Parque Río Cali

PROYECTOS DE CIUDADELAS EDUCATIVAS

- Construcción de tres ciudadelas educativas en el Distrito de Aguablanca

MESA DE TRABAJO SOBRE LAS OBRAS VIALES

El Pasado 18 de Julio de 2008 el Programa Cali Cómo Vamos llevó a cabo una mesa de trabajo sobre los proyectos viales a realizar por medio del cobro extra de valorización, donde se analizó la contribución que pueden hacer dichos proyectos al desarrollo de la ciudad, no solo en términos de reducción de tiempos, distancias y costos de transporte sino en términos de espacio público, renovación urbana, modernización vial, desarrollo urbano, entre otros.

En este sentido, durante la mesa de trabajo la Sociedad Colombiana de Arquitectos Capítulo Valle, documentó mediante imágenes como las características de buena parte de las últimas obras viales ejecutadas en la ciudad, evidencian cómo la prioridad ha sido dada a los vehículos, relegando a un segundo plano a los peatones y afectando los inmuebles cercanos a los sectores intervenidos, pues aspectos como accesibilidad, seguridad vial y ciudadana, disponibilidad de espacio público y embellecimiento del entorno han brillado por su ausencia en buena parte de estas obras. Esta descripción también fue complementada por el análisis que realizó el director del CITCE de la Universidad del Valle, sobre la manera inadecuada como se planificó y se ejecutó la Avenida Cañasgordas; y por observaciones que realizaron la Asociación de Ingenieros del Valle y la Sociedad de Mejoras Públicas sobre los requisitos de espacio público y renovación urbana que deben acompañar a cualquier obra vial, para no volver a repetir las deficiencias que muestran la mayoría de los puentes viales que se han construido en Cali en los últimos años.



Igualmente, se hicieron recomendaciones sobre las obras a realizar y sobre las obras complementarias o sobre los proyectos adicionales que quedarían pendientes para lograr que Cali mejore su conectividad e integración con los municipios vecinos, y especialmente con aquellas zonas del Departamento con las cuales la ciudad debe estar adecuadamente conectada por el impacto económico y social que están generando, debido a la alta dinámica de desarrollo que se está registrando hacia estas zonas.

En general, las entidades y expertos en los temas de movilidad, conectividad, renovación y desarrollo urbano que acogieron la invitación de Cali Cómo Vamos, hicieron a través de la mesa de trabajo un llamado a fin de prevenir que se mejore la transitabilidad sin impactar positivamente la renovación y el desarrollo urbano de Cali. Para ello se recomendaron criterios y medidas de modo que los nuevos proyectos viales además de intervenir los puntos más críticos en términos de congestión y accidentalidad, también le dejen a la ciudad unos ejes viales modernizados que muestren una renovación y mejoramiento del espacio público, del orden y la estética de la ciudad, de la accesibilidad y seguridad tanto vial como ciudadana, que permita mostrar una relación armónica entre los vehículos y el peatón, y demuestre que se está asumiendo la tarea de planificar el desarrollo urbano de Cali.

En este sentido, se le solicitó a la Alcaldía que asumiera el compromiso de revisar el diseño de las obras viales con un criterio de integralidad, donde además de los aspectos técnicos también se pudieran contemplar otros requerimientos que se deben cumplir en las obras viales, en términos de espacio y enlucimiento para que los peatones y la población en general perciban de estas obras una sensación de renovación, embellecimiento urbano con orden, limpieza, accesibilidad y seguridad tanto vial como ciudadana, que demuestre como las obras viales se pueden hacer pensando simultáneamente en los vehículos, en los transeúntes y en el mejoramiento integral de las zonas intervenidas.

Esta es la única forma en que los ciudadanos se podrán sentir satisfechos con el uso dado a los impuestos que pagan y se estimulará en ellos comportamientos de control y de cultura ciudadana en torno al cuidado de los nuevos activos que todos vamos a contribuir a construir.

Adicionalmente, debido a la dimensión que tiene el plan de obras aprobado, se considero necesario solicitar a la Alcaldía que en una segunda jornada de trabajo, para explicar aspectos como: liquidación, cobro, recaudo, administración y ejecución de los recursos provenientes del pago extra de valorización, estructuración técnica y financiera de las concesiones, cronogramas de las obras y gerencia integral de todo estos procesos.

El nuevo Secretario de Infraestructura, doctor Marco Aníbal Zambrano, en reunión de seguimiento solicitada por Cali Cómo Vamos y realizada el 25 de septiembre, el secretario menciona que la Alcaldía está en proceso de definición de estos aspectos y relaciona las acciones que tiene previsto adelantar para dar respuesta a cada uno de estos puntos.



Las obras viales aprobadas por el Concejo Municipal, a realizar a través del recaudo de una contribución extra por valorización, requieren para comenzar su ejecución definir tres aspectos centrales:

1. Definir el equipo de trabajo que realizará el estudio socioeconómico de los contribuyentes y estructura el sistema de liquidación del cobro extra de valorización.
2. Definir la dependencia específica dentro de la Alcaldía que realizará la liquidación, recaudo y administración de los recursos provenientes del cobro extra por valorización.
3. Definir la dependencia y el equipo de trabajo, incluido el gerente que realizará las labores de coordinación, seguimiento y evaluación general del proceso de ejecución de las obras, desde el punto de vista financiero, administrativo, técnico y logístico.
4. Culminar la estructuración de los términos de referencia de las obras a licitar, que implica efectuar la revisión de los estudios o diseños definitivos de cada proyecto.
5. Definir el esquema y las condiciones financieras de los contratos de concesión.
6. Realizar la convocatoria para la asignación de las concesiones, evaluar y seleccionar las propuestas.
7. Realizar los contratos de ejecución de obras y supervisar el inicio de las mismas.

Todo este proceso debe ejecutarse entre octubre de 2008 y enero de 2009, lo cual es un cronograma bastante apretado para un período de tiempo reducido. Algunos detalles de cómo se están organizando estas actividades son presentados a continuación:

Realización del Estudio Socioeconómico que exige el acuerdo aprobado por el Concejo.

- Con el propósito de evaluar adecuadamente la capacidad socioeconómica de los contribuyentes, que permita establecer el plazo y las cuotas que mejor se adecuen a la capacidad de pago de los propietarios de los predios existentes en la ciudad, se realizarán en diferentes partes de la ciudad, 150 mil encuestas con las cuales se espera visitar entre 150 y 170 mil predios, que representan el 37% del total de predios de la ciudad.
- Este estudio debe arrojar los resultados con los cuales se pueda estructurar un sistema de liquidación y cobro de la contribución extra de valorización.

Con respecto a la dependencia y el mecanismo que se utilizará para manejar los recursos procedentes de la contribución extra por valorización, se precisaron los siguientes puntos:

- El cobro debe comenzar a efectuarse a partir del mes de febrero de 2009 y será el Estatuto de valorización aprobado en el 2006, el que regirá el manejo de recursos.
- Aún no está definido si será el Departamento de Hacienda o la Secretaría de Infraestructura a través del fondo de valorización, la entidad encargada de administrar estos recursos. Para poder utilizar esta última opción, se debe reactivar dicho fondo, para lo cual se tiene que superar varios aspectos jurídicos.

Con respecto al proceso de estructuración de las licitaciones a través de las cuales se adjudicarán las obras a realizar se puede mencionar que:



- Se aspira a abrir las licitaciones en febrero, de modo que pasados tres meses, es decir entre junio y julio, se puedan estar adjudicando e iniciando las obras.
- Se estima realizar un promedio de cuatro (4) obras anuales, y para prever los problemas de flujo de caja que se puedan presentar durante el proceso de recaudo de la contribución extra de valorización, se contemplará una cláusula de modo que los contratistas deberán tener capacidad para fondearse, hasta que se cumpla el plazo previsto para disponer del recaudo.
- Para minimizar los traumatismos que sobre el tráfico de la ciudad genera la realización de obras viales, se van a realizar estudios de movilidad vehicular en los puntos que se van a intervenir, para determinar cuál es el orden en que deben ejecutarse las obras y para establecer planes de contingencia adecuados.

Al finalizar la reunión, el nuevo Secretario de Infraestructura, doctor Marco Aníbal Zambrano, se compromete a participar antes de finalizar el presente año estar presente en una segunda mesa de trabajo que permita analizar el manejo que se le daría a los aspectos fiscales, de contratación y de gerencia de las obras y las medidas que se adoptarán para verificar que los diseños de las obras se realicen con un concepto integral que cumpla con los requerimientos básicos desde el punto de vista de la ingeniería civil, pero también desde el punto de vista de la renovación y el espacio público.

No obstante, el Secretario de Infraestructura luego de ser consultado en repetidas ocasiones sobre una fecha para realizar la segunda ronda de la mesa de trabajo sobre el paquete de obras viales de Cali, mencionó que esta actividad debía aplazarse hasta el próximo año, pues aún no se habían concretado una serie de decisiones sobre la gerencia de los proyectos, el manejo de los recursos y las características de las licitaciones, por lo cual consideraba que no era pertinente realizar la mesa en mención.



IV. CONCLUSIONES

- La situación de la movilidad de la ciudad tiene como principales manifestaciones los puntos de mayor congestión y accidentalidad, los cuales corresponden a intersecciones de las principales vías conectoras de la ciudad, con gran flujo vehicular, peatonal, de motos y bicicletas, pero con control insuficiente y ocasional por parte de las autoridades, así como infraestructura propicia a los cruces y cambios de carril indebidos que provocan los accidentes y trancones que a menudo se presentan, sobre todo en horas pico. Y a falta de medidas y obras estructurales que resuelvan esta situación, la problemática en estos puntos se ha mantenido hasta el día de hoy.
- La difícil situación de la movilidad que experimenta Cali actualmente, obedece tanto a factores estructurales como coyunturales. Los factores estructurales son: la falta de un plan de movilidad para la ciudad, el retraso del inicio de operaciones del SITM, el atraso de la infraestructura vial, el alto crecimiento del parque automotor, las deficiencias en el control del tránsito y los problemas de cultura ciudadana.
- Entre los factores coyunturales está la congestión vial por las obras del MIO, la reposición, extensión e instalación de redes de servicios públicos, y la ejecución de obras de rehabilitación vial, así como la obstaculización a la circulación producida por el parqueo de vehículos sobre los carriles laterales de las vías y la instalación de retenes en horas pico y puntos de alto tráfico.
- Cali no implementa un Plan de Movilidad desde los años 50, lo cual le ha impedido planificar un desarrollo vial y de espacio público que la dinámica socioeconómica de la ciudad ha emprendido por sí sola. Hoy día, las necesidades de movilidad son muy distintas a las de entonces, y mucho más complejas. Diversos expertos en temas de movilidad y desarrollo urbanístico reclamaron la formulación de un Plan integrador de las distintas formas de transporte, un control sistematizado del tránsito, la llegada de un sistema masivo, soluciones de infraestructura vial y la reivindicación de los medios alternativos y del espacio público. Solo hasta la presente Administración se asumió como meta la formulación del Plan, y tuvo que producirse una demanda ciudadana para que el Gobierno Municipal presentara el mismo, en cumplimiento de la ley. Sin embargo, solo se cuenta con una versión preliminar que ha generado muchas inquietudes.
- El Sistema Integrado de Transporte Masivo para la ciudad de Cali, ha presentado retrasos que han perturbado la movilidad por cuenta no solo de la intervención y cierre de las vías, sino también por retrasos en aspectos clave que imposibilitaron la operación más tempranamente, como la implementación de un sistema de recaudo y la construcción de patios y talleres, que generaron pérdidas a los operadores del sistema, y que derivaron en la lenta salida de los buses del actual sistema, cuyas empresas debían generar ingresos ante la demora del futuro sistema de transporte.



- La infraestructura vial de Cali ya no responde a sus necesidades de movilidad. El profundo deterioro de la malla vial y la falta de obras que permitieran el nivel de circulación que el parque automotor actual exige, ha estancado a Cali en materia de movilidad durante los últimos años. Se espera que el paquete de obras viales por valorización sea el punto de partida para que la ciudad salga del desatraso vial y de movilidad en el que se encuentra.
- El crecimiento del parque automotor ha sido continuo en los últimos años, ejerciendo cada vez mayor presión sobre la capacidad estática de la malla vial de la ciudad. Se presenta una sobreoferta del transporte público colectivo por deterioro, y la entrada de un sistema masivo de transporte, como también se presenta un exceso en la oferta de taxis, en buena parte por el ingreso ilegal y fraudulento de muchos vehículos. Entretanto, el ingreso de vehículos particulares y motocicletas tampoco se detiene, producto de la falta de respuesta del transporte público en términos de calidad de servicio, y de la infraestructura vial disponible ante las necesidades de movilidad de la población, la cual ha optado en buena parte por motos y automóviles para resolver su problemas de desplazamiento como la economía, la comodidad y la velocidad, pero agudizando el problema de movilidad de la población en general.
- La falta de control sobre las vías de la ciudad, ha contribuido a la generación de otro problema de movilidad de la ciudad: la falta de cultura ciudadana. Actualmente, la Administración Municipal se propone contar con unos 700 agentes de tránsito al final del cuatrienio, para lo cual ha comenzado por incrementos graduales a lo largo del año. Por otra parte, la cultura ciudadana en las vías, que depende también de factores sociales y de reacción ante el mismo colapso de la movilidad, además del control, presenta un diagnóstico preocupante en la ciudad: los caleños en su mayoría no suelen cumplir las normas de tránsito ni comportarse de manera responsable y precavida en las vías, y tampoco ven una probabilidad muy alta de ser castigados en caso de infracción. La educación, la autoridad, y la respuesta de la infraestructura vial a las necesidades de movilidad son fundamentales para resolver este problema.
- La permanente intervención sobre distintas vías de la ciudad durante el último año, por diversos motivos válidos como la creación, reposición o extensión de redes de servicios públicos, la rehabilitación de vías deterioradas y la ejecución de obras del MIO; así como la necesaria restricción de circulación por retenes de seguridad de la fuerza pública y la indebida invasión de las calzadas en sus carriles laterales por el parqueo de vehículos, ante la ausencia de una política de parqueo, son los factores que sumados a los de carácter estructural, han evidenciado en el año 2008, la crisis de movilidad que vive la ciudad desde tiempo atrás. La identificación de unos y otros factores es fundamental para formular y adoptar medidas correctas, oportunas, concertadas entre todas las entidades con injerencia en la malla vial, y orientadas a minimizar los impactos sobre la comunidad, derivados de las intervenciones realizadas.