

**ARTICULOS DE OPINIÓN DEL PROGRAMA CALI CÓMO VAMOS ELABORADOS DURANTE EL  
AÑO 2008**

Como parte de las estrategias de difusión del Programa Cali Cómo Vamos y a fin de aportar elementos que le permitan a la ciudadanía formarse una opinión sobre diversos temas de ciudad, se han elaborado durante el año 2008, diez (10) artículos, cuatro (4) de los cuales han sido publicados en los periódicos El País y El Tiempo.

A continuación se relacionan los temas abordados en los artículos y se transcriben sus textos. Esperamos que los planteamientos realizados contribuyan a motivar la reflexión sobre diversos aspectos de la ciudad que ameritan ser posicionados en el debate ciudadano.

1. Las Ciudades Extendidas (467 Palabras)
2. Las Obras Viales De Cali (432 Palabras)
3. Infomovilidad (356 Palabras)
4. Las Escombreras: Problema U Oportunidad (269 Palabras)
5. Qué Ha Pasado Con La Contratación Educativa (481 Palabras)
6. 1 Kilómetro De Desidia (266 Palabras)
7. El Dilema Emcali – ETB - EPM (445 Palabras)
8. El Mío Y El Espacio Público (276 Palabras)
9. La Percepción De Los Caleños (577 Palabras)
10. Cali Y Su Percepción Ciudadana (602 Palabras)

**LAS CIUDADES EXTENDIDAS (467 PALABRAS)**

En el congreso “Ciudades y Ciudadanía” realizado del 15 al 17 de octubre de 2008 con motivo la celebración de los 10 años de Bogotá Cómo Vamos, se plantearon los desafíos de las ciudades que aspiren a ser sustentables y justas. Uno de los aspectos analizados fue el proceso de conurbación, incentivados por alianzas entre constructoras y dirigentes de municipios aledaños a las ciudades capitales, que facilitan la proliferación de condominios, centros comerciales y establecimientos educativos campestres, lo cual es visto como señal de progreso y bienestar, pero poco nos hemos detenido a pensar en términos de sustentabilidad, pues quienes habitan o utilizan estas zonas demandan más tiempo de desplazamiento desde y hacia la ciudad, lo cual implica mas combustible, más emisiones, más congestión, mas exigencias de desarrollos viales, mas costos de mantenimiento de vías, mayor dependencia del transporte particular y mas intervención de las zonas de reserva de verde que en determinada proporción

nos deberían correspondernos a todos y no solo a quienes pueden pagar por vivir en estas zonas.

En síntesis, esta tendencia ha expandido la ciudad ocupando más terreno por habitante, así la distribución en la práctica no sea para nada equitativa, pues a la población de escasos recursos le toca cada vez menos espacio para su vivienda y viceversa, eso sin mencionar que por lo regular los pobres deben asentarse en zonas inaccesibles y de riesgo, sin entornos verdes, y con problemas de instalaciones de servicios públicos y de transporte.

Las inquietudes sobre la sustentabilidad de los condominios campestres no solo debería trasladarse a las autoridades locales por aspectos de equidad y de inversión social, sino también a sus residentes, pues ahora se promueven los beneficios de vivir rodeados de la naturaleza, pero deberíamos preguntarnos si el estilo de vida se hace más saludable al aumentar el estrés y el sedentarismo de la conducción, de los riesgos de accidentalidad que se incrementan en las vías de entrada y salida de las ciudades, de la reducción de tiempo libre por los desplazamientos en que deben incurrir y de las precauciones de seguridad entre otros.

Debemos por tanto detenernos a pensar si el modelo de ciudad extendida es lo que nos va dar la sustentabilidad que necesitamos hacia futuro. Si no es así, estamos en mora de que el nuevo Plan de Ordenamiento Territorial de Cali vislumbre medidas para regular esta tendencia, y sobre todo, estamos en mora de sentarnos con las autoridades del municipio de Jamundí a realizar un balance de los pro y los contras de este práctica a corto, mediano y largo plazo, pues la ilusión de un mayor recaudo de impuestos puede que en un futuro no muy lejano no compense los problemas de sustentabilidad que se pueden generar si se sigue urbanizando indiscriminadamente la zonas de reserva de verde.

### **LAS OBRAS VIALES DE CALI (432 PALABRAS)**

Las obras viales que se ejecutarán en Cali a través de cobros adicionales de valorización, representan un desatraso de diez años en la infraestructura vial de la ciudad y el revivir de la figura de las alamedas y las plazoletas. En términos de movilidad, traerán el fortalecimiento del eje vial de la Autopista Suroriental, la prolongación de dos ejes viales como la Avenida Circunvalar y la Avenida Ciudad de Cali, la descongestión de varios puntos críticos a la altura de Calle Quinta con 100, de la 70, y la Salida al Mar.

No obstante, expertos en movilidad señalan que la descongestión a obtener sobre puntos críticos de la calle 5ª en el extremo sur de la ciudad, serán soluciones parciales que permitirán llegar más rápido a los trancones que seguirán registrándose en las vías internas, que se conectan con la zona universitaria de Pance, pues mientras la urbanización de esta zona ha sido creciente, la planificación de las vías se ha mantenido estática, entre otras razones porque se dejó de lado la elaboración de un plan de movilidad que abordara de manera integral este tema y definiera obras claves que pueden brindar una solución general y no parcial.

Otra preocupación que surge con las obras viales planteadas, son su contribución al espacio público, la renovación urbana, la accesibilidad y la seguridad tanto vial como ciudadana, pues por justificaciones de recorte presupuestal se ha terminado sacrificando el espacio para el

peatón y los ciclistas, y se ha dejado de lado la estética y el manejo del entorno, primando el concepto ingenieril de las obras, motivo por el cual encontramos puentes vehiculares que terminan convertidos en refugio para indigentes y vendedores ambulantes, con la consabida invasión y deterioro del espacio y la renovación que pudieron haber generado.

Más de este tipo de puentes no resiste la ciudad, por ello se requiere verificar que los contratos además de las obras, garanticen un manejo creativo y sostenible del espacio público que contribuya a la renovación urbana y a la seguridad vial y ciudadana. Para ello se requiere una gerencia que coordine y convierta a la movilidad en una forma de transformar el aspecto de la ciudad con un enfoque estético y ciudadano. Ojalá la demora en la designación del gerente y en la socialización de los términos de referencia a contratar no sean un síntoma de que se repetirán los problemas vividos con la ejecución del MIO, por no hablar de las oportunidades desperdiciadas para intervenir el entorno deteriorado que circundan obras como las del Coliseo Evangelista Mora, por citar un caso reciente.

### **INFOMOVILIDAD (356 PALABRAS)**

Las nuevas tecnologías de la información y la comunicación se utilizan en la administración de ciudades que buscan mejorar de forma innovadora y efectiva la movilidad. Surge así el concepto de Infomovilidad, que tiene muchas aplicaciones. Las más básicas van desde monitorear con cámaras el tráfico de la ciudad y emitir boletines permanentes sobre puntos de congestión vehicular que deben ser difundidos ampliamente por las emisoras y la televisión local, e incluso a través de los celulares a fin de que los conductores reprogramen sus rutas en busca de vías alternas que redistribuyan la congestión.

Con la Infomovilidad también puede prestarse servicios de información sobre el tiempo real que tardará un vehículo de transporte público en pasar o en llegar a un punto determinado de la ciudad, esto con el fin de que a los ciudadanos se les facilite la programación de su transporte. Igualmente, a través de esta opción, una ciudad puede dar a conocer su oferta cultural, gastronómica, de diversión y de servicios de manera permanente y en tiempo real, emitiendo señales que pueden ser consultadas a través de celular, internet, radio o portales públicos cuando se transita por las zonas donde se encuentran estas ofertas o cuando se consulta de manera específica esta información desde cualquier parte de la ciudad.

Desarrollar la oferta de servicios de Infomovilidad o de otro tipo de datos que puedan ser entregados permanentemente a la ciudadanía a través de las TIC, hace parte de los avances de una ciudad digital que por ahora puede ser vista como un modernismo por el que aún hay que esperar un tiempo, máxime si trata de socializarlos con el grueso de la población.

No obstante, mas que una decisión cuya precipitación se le deja al tiempo, la Infomovilidad es una decisión que deberían tomar las ciudades que quieren dar un salto digital, logrando de paso que sus ciudadanos especialmente los que más demanden transporte público, se familiaricen en su quehacer cotidiano con las TICs y comiencen a mejorar su conocimiento y

uso, impactando así el tiempo de movilización y por ende maximizando así el tiempo y la calidad de su desplazamiento.

### **LAS ESCOMBRERAS: PROBLEMA U OPORTUNIDAD (269 PALABRAS)**

En una ciudad con una actividad edificadora como la que reporta Cali, se generan volúmenes crecientes de escombros (unas 1.100 toneladas diarias) y la falta de un adecuado sitio para la disposición final no deja de ser un problema, pero también lo es la mirada tradicional y su tratamiento poco innovativo.

En otras regiones del mundo, este tipo de desechos se reciclan y se convierten en materiales para la construcción como gravilla, bloques y cemento entre otros. Cali tiene en ello una oportunidad para desarrollar un proyecto público - privado de alto impacto ambiental y social, que podría convertirse en generación de empleo, de ingresos y de organización para población vulnerable, logrando así impulsar un proceso de inclusión productiva que tanta falta le hace a Cali, pues se carece de una estrategia integral en este sentido.

La tecnología para desarrollar este tipo de proyectos la conocen y la manejan varios docentes de la Universidad del Valle, expertos en el desarrollo de nuevos materiales. Sería importante que la Alcaldía en cumplimiento del impulso que se comprometió a darle a la alianza Universidad – Estado - Empresa, lidere la estructuración de un proyecto a través del cual la academia pueda transferir su conocimiento y se puedan captar recursos con aportes de inversionistas privados, gestión ante la cooperación internacional o ante las convocatorias de innovación y desarrollo tecnológico de Colciencias.

Valdría la pena que ahora que el Dagma cuenta con un nuevo director de reconocida experiencia, comience a mostrarle a Cali, que en la gestión ambiental es posible introducir un alto componente de innovación y de desarrollos tecnológicos que permiten convertir los problemas en oportunidades.

### **QUÉ HA PASADO CON LA CONTRATACIÓN EDUCATIVA (481 PALABRAS)**

Para fortalecer la educación pública, además de incrementar la matrícula en el sector oficial, hay que reducir la contratación educativa y mantenerla solo en aquellos casos en que sea estrictamente necesario. Con la campaña “Todos y todas a estudiar”, liderada por el Alcalde entre junio y julio de 2008, se cumplió con la gratuidad para los escolares de nivel 1 y 2 del Sisbén y se logró incentivar el aumento de la matrícula oficial, revirtiendo la tendencia decreciente que mostraba.

No obstante, con la contratación educativa no se lograron las reducciones que se deseaban promover, debido a que las medidas contempladas no pudieron ser aplicadas. Por un lado, los cupos que estadísticamente aparecen como disponibles en el sector oficial, no están habilitados, entre otras razones por el déficit de inmobiliario escolar, el deterioro de las aulas de clase y la falta de docentes.

Adicionalmente, la posibilidad de trasladar estudiantes matriculados en colegios privados bajo la modalidad de contratación educativa hacia planteles educativos oficiales, implicaba que la Alcaldía o las familias estuvieran en capacidad de asumir el transporte escolar, pues los

establecimientos públicos con cupos disponibles, en su gran mayoría se encuentran lejos de los colegios privados contratados, y como era de esperarse, ninguna de las partes estaba en condiciones de asumir un gasto adicional.

Depurar o disminuir el número de colegios privados con los cuales se realiza contratación educativa, tampoco fue posible, pues se requería efectuar una evaluación integral que permitiera con criterios técnicos determinar quienes cumplían o no con los requisitos básicos para una buena calidad educativa.

El procedimiento con el cual se intentó realizar entre mayo y junio de 2008 la evaluación de los 332 colegios privados con contratación educativa, tuvo debilidades desde el punto de vista legal y técnico, lo que generó objeciones de los afectados y riesgos jurídicos que limitaron la cancelación de los contratos a los colegios que no alcanzaban a reunir los parámetros establecidos, motivo por el cual se debió continuar con estos contratos.

En estos casos la Alcaldía, está exigiendo un plan de mejoramiento que de no ser acogido al finalizar este año lectivo, podrá servir de sustento para la cancelación del contrato. En ciertos casos, incluso la Alcaldía tomó la decisión de reducir la cantidad de alumnos vinculados por contratación educativa para ser reubicados en otros colegios privados de mejor calificación o en algunos establecimientos oficiales.

En síntesis, y bajo este panorama, Cali seguirá siendo la ciudad de Colombia con mayor número de alumnos matriculados con recursos públicos en colegios privados que no ofrecen garantías básicas de calidad educativa. Solo resta esperar que el actual Secretario de Educación, que conoce bien el manejo de esta problemática, esta vez sí pueda realizar una evaluación a fondo que blinde legalmente la depuración de aquellos colegios de garaje que se mantienen o que fueron creados con el objetivo de captar los recursos de la contratación educativa.

### **1 KILÓMETRO DE DESIDIA (266 PALABRAS)**

En un monumento a la desidia se ha convertido el primer tramo de la vía que conecta la salida de Cali hacia Jamundí. Aunque se trata del comienzo de la Vía Panamericana, día a día empeora la situación de los huecos, generando congestión, malestar, rechazo y una gran pregunta que desde la lógica del ciudadano no tiene respuesta: ¿por qué si se trata de la salida y la entrada de la ciudad, la Alcaldía de Cali no se apersona de este problema?

Este tramo de vía quizá no sea ni el más prioritario ni el más crítico, pero con seguridad es la zona por donde los numerosos ciudadanos que pasan diariamente, ven en este caso un claro ejemplo de ineficiencia. No se puede generalizar pero sí cabe decir que una imagen vale más que mil palabras y por tanto una campaña para mejorar la imagen de la ciudad y para proyectar una mejor gestión de parte de la Alcaldía, debería interesarse en encontrar soluciones altamente costo efectivas, que permitan mediante una inversión que no debe ser muy cuantiosa, generar un impacto positivamente alto no solo sobre un considerable número de usuarios sino también sobre la imagen de la ciudad y de su gobierno como un todo.

Prolongar más este sencillo pero sentido problema, es darle la razón a quienes sienten cada vez que pasan por este lugar que la ineficiencia reina y la burocracia es el burladero de la

ciudadanía que reclama acción, no explicaciones sobre delimitaciones de funciones, pues éstas no pueden estar por encima de las demandas más evidentes e impostergables de la población.

### **EI DILEMA EMCALI – ETB - EPM (445 PALABRAS)**

El análisis de la posible alianza estratégica entre Emcali, ETB y EPM no se debería basar en el dilema de si son o no más favorables socios nacionales y públicos, o socios extranjeros y privados. Lo que debería hacerse es debatir este asunto a la luz de los criterios que están rigiendo las alianzas en telecomunicaciones a nivel mundial.

Sin el apoyo de un socio internacional de peso pesado es imposible competir. Por tanto, así la alianza entre Emcali, ETB y EPM se constituya en la empresa de telecomunicaciones más grande del país, igual tendría que asegurarse de tener un aliado que pertenezca a las grandes ligas, es decir, la primacía del capital nacional y público no es lo que debe determinar la favorabilidad de un socio.

Otro aspecto clave es sopesar la capacidad, condiciones y/o facilidades que ofrecen los aliados para inyectar capital de trabajo fresco, modernizar las plataformas tecnológicas, agregar valor al portafolio y ofertar tarifas más competitivas. En un proceso de integración, Emcali negociaría con sus mejores activos para convertirse en accionista de una nueva empresa, quedando de lado la posibilidad de capitalizarse, surge entonces otro dilema: ¿qué será mejor, ser cabeza de ratón o cola de león? A cualquiera de estas dos posiciones se le puede sacar ventaja, siempre y cuando Emcali consiga un socio que además de aportarle tecnología de punta y ampliarle el portafolio (lo cual es indispensable) le facilite acceso a financiación para no quedarse en inferioridad de condiciones.

Abrirse a nuevos socios implica ceder gobernabilidad, sin embargo, la injerencia estratégica se perdería menos si Emcali logra mantener representantes en la dirección operativa y más aún si logra retener la sede de la gerencia de la empresa en la ciudad de Cali, para que a través de su influencia operativa obtuviera herramientas adicionales de negociación, condiciones que en una posible alianza con ETB y con EPM sería menos viable conseguir.

En síntesis, el gran dilema de Emcali, no debe ser si su alianza se hace con nacionales o con extranjeros, con capital privado o capital público, si se es cabeza de ratón o cola de león, esto es un falso dilema; ninguna de estas opciones deben verse como excluyentes, lo recomendable es que la alianza incluya como mínimo un socio que pertenezca a las grandes ligas y encontrar una fórmula de capitalización para darle a Emcali mayor poder de negociación. Lo realmente importante es que las condiciones y la categoría de los socios garanticen la competitividad y la rentabilidad esperada, a fin de que la ciudad pueda contar con servicio en telecomunicaciones de calidad internacional a tarifas favorables y genere excedentes que puedan ser destinados a mayor inversión social.

### **EI MÍO Y EL ESPACIO PÚBLICO (276 PALABRAS)**

El MÍO, cuyo componente central son los buses articulados, no debe ser visto sólo como un proyecto de movilidad urbana, sino que debe concebirse también como un proyecto estratégico para el mejoramiento del espacio público.

Para que la construcción del MÍO, además de mejorar la movilidad, contribuya a incrementar el espacio público, debe ir acompañada de más y mejores puentes y túneles peatonales, plazoletas, andenes y separadores. Pero, este aspecto fue restringido en agosto del 2002 por Planeación Nacional, argumentando que las inversiones en obras deben concentrarse en el componente técnico del sistema (calzadas y estaciones), evitando elementos ‘ornamentales’.

Al no estar en operación, las obras ejecutadas no disponen de recursos para mantenimiento, esto explica en buena parte las crecientes señales de descuido que se observan en los espacios urbanos intervenidos; por ejemplo, las plantas ornamentales sembradas en los separadores viales y en las zonas de jardín, que se han adecuado cerca de las estaciones construidas, están mostrando un deterioro acelerado, que obedece a la falta de mantenimiento de jardinería y al constante pisoteo de las zonas verdes de los separadores viales ubicados en los corredores del MÍO, ya que estos de por sí carecen de puentes peatonales.

Un proyecto de la naturaleza del MÍO requiere de permanentes campañas de cultura ciudadana que despierte el sentido de pertenencia entre los ciudadanos y las instituciones, iniciativa que está en mora de realizarse, pues aún cuando no ha entrado en funcionamiento, ya existe una parte de su infraestructura cuyo cuidado debe ser un esfuerzo colectivo. El programa Cali Cómo Vamos y el Citce de la Universidad del Valle realizan un llamado a adelantar esta iniciativa ciudadana y gubernamental.

### **LA PERCEPCION DE LOS CALEÑOS (577 PALABRAS)**

Las encuestas de percepción ciudadana son un instrumento útil para tomarle el pulso a la vida de una ciudad en sus diferentes aspectos. Cali Cómo Vamos contrata desde el 2005 la realización de esta encuesta con la firma IPSOS – Napoleón Franco.

Los resultados del 2008 indican que el 57% de los encuestados perciben que se vislumbra un mejor camino para la ciudad. Esto puede estar relacionado con el 73 % de imagen favorable que tienen los ciudadanos del Alcalde, el 53% de confianza, y el 55% de buena opinión sobre su gestión, lo que en una escala de 1 a 5 equivale a una calificación de 3.5.

Al ponderar el porcentaje de encuestados con buena, regular o mediana opinión sobre la gestión del Alcalde, con las razones que argumentan a favor o en desacuerdo, se tiene que está muy equiparada la proporción de encuestados que consideran que el Alcalde está cumpliendo con su programa (12%) frente a los que consideran que no lo está haciendo (14%).

Así mismo, quienes califican la gestión del Alcalde con 4 o 5 lo hacen por su liderazgo (9%), concertación con la gente (7%) y comunicación con su equipo de gobierno (8%). Estos porcentajes son muy similares a los que califican con 1, 2 o 3 la gestión: falta de liderazgo (6%), concertación (6%) y comunicación con su equipo de gobierno (6%). De otro lado, el 22% de los encuestados considera que el Alcalde conoce las problemáticas de la ciudad y solo un 10% opina lo contrario, mientras otro 5.8% considera que está trabajando en temas prioritarios y el 2.7% considera que no lo está haciendo.

A nivel sectorial, la educación es el sector en el que más encuestados (49%) perciben que la Alcaldía ha estado trabajando y es la acción gubernamental que les genera mayor satisfacción

(70%). Así mismo, el proyecto de ciudadelas educativas es calificado como altamente satisfactorio por el 41% de los encuestados.

La proporción de encuestados con opinión positiva sobre la calidad general de la educación es del 35%, sobre la cualificación de los docentes es del 18%, sobre el nivel académico es del 8%, y sobre la enseñanza de valores también es del 8%. Es mayor el número de encuestados que no se sienten satisfechos con estos mismos aspectos. Este hecho merece la atención de la Administración Municipal.

El nivel de satisfacción en salud, sigue siendo alto (66%) pero perdió 10 puntos con respecto al 2007.

Por otro lado la percepción de adecuada seguridad tanto en la ciudad (37%) como en el barrio (50%) mejoraron 17 y 8 puntos con respecto al 2007. En movilidad, el 51% de los encuestados gasta el mismo tiempo en desplazamiento, pues persisten dificultades en el tránsito, el estado de las vías y el transporte público, aspectos que no superan el 37% de satisfacción.

El voto de confianza otorgado al Alcalde durante los 6 primeros meses de su gestión, requiere para su consolidación, de un mayor trabajo no solo en los aspectos con menor favorabilidad, sino también en aquellos aspectos que la mayoría (33%) quisiera ver en la ciudad, como son la generación de empleo e ingresos dignos, el aspecto más determinante para disminuir la percepción de pobreza que esta en el 28%, disminuir las dificultades en los pagos de los gastos familiares (37%) y la restricción de una de las tres comidas especialmente la de la noche por falta de dinero (6%). Resultados ampliados de la encuesta se pueden localizar en la página web [www.calicomovamos.org.co](http://www.calicomovamos.org.co)

### **CALI Y SU PERCEPCION CIUDADANA (602 PALABRAS)**

La percepción de buen camino en la ciudad de Cali fue reconocida por el 57% de los encuestados, en tanto que el porcentaje de hogares que manifiesta estar en mejor situación económica (37%) y que no se consideran pobres (71%) supera a los hogares que han percibido deterioro en ambos aspectos.

Las perspectivas institucionales también mejoran, pues un 73% ve una imagen favorable del Alcalde, el 53% confía algo o mucho en él, y el 55% considera que su gestión es buena o muy buena, dándole una calificación promedio de 3.5, mientras que esta calificación en el 2006 fue de 3.

En orden descendente, educación, salud pública, arreglo de vías, elaboración del Plan de Desarrollo, seguridad, vivienda de interés social, alimentación/nutrición, cultura, recreación y deporte, son los aspectos donde se percibe mayor trabajo por parte de la Alcaldía. El nivel de satisfacción que generan estos aspectos oscila entre 3.8 y 4.0, ello se debe a que proyectos como Ciudadelas Educativas, Sistema Municipal de Monitoreo y Reducción de las Violencias, Navarro Nueva Eco-ciudad, Escuelas Populares de Formación Deportiva, Parque del Agua y

Parque Lineal del Río Cali, Centro Cultural y Museo Interactivo de la Salsa, MIO y MIO Cable entre otros, son reconocidos en promedio por el 80% de los encuestados. Así mismo, el 37% se siente seguro en la ciudad, mientras que en el 2007 el 20% la consideraba segura. No obstante, en el barrio la percepción de seguridad es mayor que en la ciudad (50%).

Buenos salarios e ingresos y dinámicas fuentes de empleo, son los aspectos que al 33% de los encuestados más le gustaría ver en los próximos 10 años en la ciudad, tema explicable pues la insuficiencia de ingresos y falta de empleo, es el argumento que tiene el 40% de hogares que han percibido deterioro de su situación económica y el 91% de los argumentos que explican la percepción de pobreza. De otro lado, solo el 21% de los encuestados siente que la Administración está trabajando en generación de empleo y el 15% en desarrollo económico.

En aspectos como atención a la infancia en situación de riesgo, madres cabeza de hogar, habitantes de la calle y desplazados, hay en promedio un menor porcentaje de encuestados (15%) percibiendo el trabajo de la Alcaldía. lo cual indica que la política social debe ser más contundente, especialmente en lo relacionado con la atención de la primera infancia, pues llama la atención que en el 70% de los hogares con menores de 5 años, éstos permanecen en sus casas, cuando deberían estar asistiendo a centros de educación temprana.

Otros aspectos en los cuales la ciudad percibe menos trabajo, menor satisfacción y una calificación por debajo de 3 son tránsito, transporte público y manejo de vías. El hecho de que el 51% de los encuestados utilice el mismo tiempo en su desplazamiento, 40% más tiempo y el 9% menos tiempo, es el reflejo de que la movilidad es un aspecto crítico de la ciudad. Además, el 51% de los caleños considera que la congestión vehicular es el principal problema ambiental de la ciudad. Así mismo, entre las normas de responsabilidad ciudadana que reciben una calificación por debajo de 2.8 están: incumplir normas de tránsito, parquear en cualquier parte, no utilizar los paraderos autorizados, y dejar y recoger pasajeros en cualquier lugar.

Por tanto, una forma de comenzar a incidir en aspectos de cultura y responsabilidad ciudadana, con efectos en la movilidad y la gestión ambiental de la ciudad, sería adelantar campañas ciudadanas para mejorar el comportamiento de los conductores y peatones y ejercer un mayor y mejor control sobre el tránsito.