

## CONCLUSIONES DEL FORO “PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD EN CALI”

El Programa Cali Cómo Vamos realizó el pasado 4 de junio de 2014 un foro cuyos objetivos fueron: i) conocer cuál es el avance de la Administración en la formulación e implementación del Plan Integral de Movilidad Urbana para Cali -contemplada como una de las metas del Plan de Desarrollo Municipal 2012-2015-.

ii) Promover el debate de ciudad sobre el tema, identificando las recomendaciones, observaciones e inquietudes de diferentes expertos y representantes de la sociedad civil, ante el escenario de una planeación de la movilidad de Cali de largo plazo, que implica la construcción de una visión compartida de ciudad.

El evento contó con la participación del Director Planeación Municipal, León Darío Espinosa, el Asesor Técnico del Plan Integral de Movilidad Urbana, Carlos González, el Coordinador del Programa Cali Cómo Vamos, Mauricio Vásquez, y aproximadamente 60 personas, entre expertos de movilidad y representantes de organizaciones de la sociedad civil como empresa privada, medios de comunicación, colectivos sociales, veedurías ciudadanas, fundaciones, entre otros.

### ***¿Cómo Vamos en Movilidad?***

La agenda del evento inició con la presentación del foro y un contexto sobre la movilidad en Cali, *Cómo Vamos en Movilidad*, a partir de indicadores objetivos y de percepción del Programa Cali Cómo Vamos. Ese informe permite concluir que: i) Cali crece en extensión y en parque automotor. ii) El masivo sustituye paulatinamente al colectivo. iii) La falta de articulación de los grupos de interés y el atraso en la implementación del MIO produjeron servicio insatisfactorio. ii) No todo el que se baja del colectivo se sube al masivo, muchos prefieren el transporte privado por facilidades económicas y comodidad. iv) La infraestructura, por años deteriorada, no facilita la integración modal, aunque las obras recientes menguan el atraso. iv) La congestión vial por particulares se agrava y hace ineficiente, inequitativa e insostenible la movilidad.

La reflexión final de la presentación es que la movilidad la hacen todos los actores sociales y que su planeación a futuro depende del tipo de ciudad a la que se aspira. La planeación de la movilidad a largo plazo requiere encontrar metas básicas, comunes a todos los actores de ciudad, que los caleños estén dispuestos a cumplir para moverse de forma segura, eficiente, equitativa y sostenible hacia el futuro.

En los últimos nueve años, Cali Cómo Vamos ha hecho eco a la solicitud de expertos por un Plan Integral de Movilidad. Hoy el municipio lidera este ejercicio de planeación, que para ser exitoso en su implementación, requiere la voluntad y el concurso de las partes interesadas: entidades públicas y privadas, empresarios, empleados, expertos, academia, transportadores, peatones, conductores, motociclistas, ciclistas, pasajeros, en general, *ciudadanos...*

### ***Revisión y Ajuste del Plan de Ordenamiento Territorial POT, con énfasis en Movilidad - León Darío Espinosa, Director de Planeación Municipal***

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

modelo de desarrollo urbano para Cali y la movilidad es un aspecto fundamental en ese cambio, lo cual reflejará el Plan Integral de Movilidad.

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

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

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

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

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

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

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

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

Con estos proyectos y medidas para la priorización del transporte público sobre el privado, la promoción de modos alternativos de transporte, se pretende impactar la eficiencia de la movilidad pero también la calidad ambiental de la ciudad, reduciendo emisiones de combustibles, ruido y la congestión, con iniciativas como una red de ciclorrutas, redes peatonales en zonas priorizadas el cobro por parqueaderos adicionales, la densificación urbana sobre corredores estratégicos y el fortalecimiento del SITM MIO como principal oferta de transporte

público, claves para el desestímulo del transporte privado, que aunque necesario, debe ajustarse a un uso racional, mucho menor que el actual.

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

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

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

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

***Plan Integral de Movilidad Urbana, PIMU, Visión 2022. Introducción y avances del proyecto.***  
- Carlos González, Asesor Técnico del PIMU, Planeación Municipal.

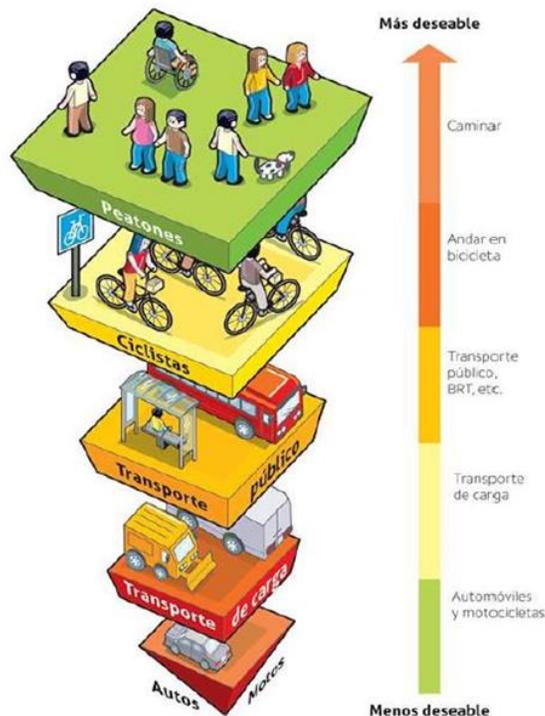
“Con el fin de dotar a la ciudad de un mejor instrumento de soporte a la toma de decisiones en movilidad y que se encuentre en concordancia con lo establecido como producto de la actual revisión y ajuste del Plan de Ordenamiento Territorial POT de Cali”, desde el año 2013, un equipo de Planeación Municipal,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

Este proyecto se encuentra en el desarrollo de: la Actualización del Diagnóstico de Movilidad, la Definición de Escenario Objetivo e Indicadores de Movilidad con Visión 2022, la Priorización de Medidas de Movilidad en Plan de Acción con Visión 2022, la Formulación de Planes Especiales listados en el Decreto 0615/2008 y la Implementación del Observatorio de Movilidad de Cali.

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

Así mismo, la ley establece que todas las decisiones de movilidad deben basarse en un Plan de Movilidad. La movilidad ha pasado del enfoque de ingeniería del transporte a la de planificación sostenible del territorio.

Por último, la formulación e implementación del PIMU es una meta del Plan de Desarrollo Municipal 2012-2015, el cual incluye además como metas la implementación de los Planes Maestros de Ciclorrutas y de Parqueaderos, y las actualizaciones tanto de la matriz origen-destino como del Plan Vial y de Transporte.



Pirámide de Jerarquía de la Movilidad Urbana.

Fuente: ITDP-México (2014)

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

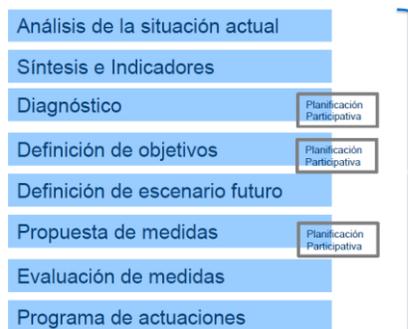
Ante la ausencia de una definición formal a nivel nacional de *Plan de Movilidad Urbana*, se adopta la desarrollada por Carlos González, Asesor Técnico del PIMU, acorde con el contexto colombiano: “es un instrumento de planificación integral de la movilidad que provee un diagnóstico documentado, establece un escenario objetivo y propone una selección de medidas acordes con este; todo ello en el marco de la promoción de una movilidad más sostenible, eficiente, equitativa y segura, y de un enfoque de planificación participativa”.

El diagnóstico se está terminando y lo que sigue es establecer un escenario objetivo deseable, mejor que el tendencial, plantear indicadores que describan la situación actual, que reflejen el impacto de las medidas implementadas, que midan el avance hacia el escenario objetivo, traducido en metas concretas. Ese escenario objetivo, y las medidas para alcanzarlo, se formularán en el marco de la planeación participativa y de una estrategia de evaluación ambiental, transversal a todo el proceso.

Siguiendo los referentes metodológicos a nivel internacional el desarrollo del PIMU de Cali tendrá como fases básicas: i) Análisis y Diagnóstico ii) Objetivo y Escenarios y iii) Plan de Acción.

Además de seguir estos lineamientos el PIMU con visión 2022 tiene un valor agregado en su metodología:

#### COMPONENTES MÍNIMOS DE UN PLAN DE MOVILIDAD



- Un diagnóstico documentado que aporte información de gran utilidad para todos
- Un escenario objetivo que contribuya a construir una visión colectiva de futuro
- Una carta de navegación que contribuya a una mayor estabilidad programática
- Un trabajo interinstitucional que aporte al fortalecimiento de las instituciones locales
- Un proceso participativo que contribuye a la construcción de sociedad

Así mismo, plantea una interacción entre planeación, modelización y gestión del tráfico para el manejo de la movilidad de Cali en el futuro, con lo cual se espera reducir el margen de error en el proceso de toma de decisiones en la movilidad. Todo ello monitoreado y a la vez alimentando al Observatorio de movilidad, por lo cual debe tener cierta independencia, en el seguimiento a indicadores existentes, crear nuevos, generar reportes como insumos técnicos, prospección y difusión.

Por el momento, se está terminando el documento de análisis y diagnóstico. Luego se retroalimentará al interior de la administración. Luego se difundirá a la ciudadanía para recibir comentarios y recomendaciones, proceso importante porque del diagnóstico saldrá la definición del escenario objetivo y el Plan de Acción para lograrlo, fases a cumplir durante el año 2014. A diciembre de este año, ya se debe tener todo el documento PIMU.

#### Cronograma de la Implementación del PIMU para el Trienio Ene 2013 – Dic 2015

Actividad	Periodo			Producto
	2013	2014	2015	
Actualización del Diagnóstico - Año Base 2013				Documento Técnico (1) - PIMU Visión 2022
Definición de Escenario Objetivo e Indicadores - Visión 2022				Documento Técnico (2) - PIMU Visión 2022
Priorización de Medidas en Plan de Acción - Visión 2022				Documento Técnico (3) - PIMU Visión 2022
Formulación de Planes Especiales				
- Plan Especial de Movilidad Peatonal				Documento Técnico
- Plan Especial de Estacionamientos y Parqueaderos				Documento Técnico
- Plan Especial de Transporte de Carga y Distr. Mercancías				Documento Técnico
- Plan Especial de Infraestructura Vial				Documento Técnico
Diseño e Implementación del Observatorio de Movilidad				Observatorio en Funcionamiento

- (1) Plan Integral de Movilidad Urbana de Cali Visión 2022: Análisis y Diagnóstico  
 (2) Plan Integral de Movilidad Urbana de Cali Visión 2022: Objetivos y Escenarios  
 (3) Plan Integral de Movilidad Urbana de Cali Visión 2022: Plan de Acción

**¿Qué dicen los expertos? Ronda de preguntas, observaciones y recomendaciones**

- La articulación interinstitucional, intersectorial y entre actores sociales es clave: fortalecer el Comité de Movilidad que ya existe y ampliarlo a más actores de la sociedad civil. ¿Cuál será el rol de la Secretaría de Gobierno para garantizar el efectivo acceso al espacio público peatonal que se genere? En este sentido, la Policía también es un actor relevante en la implementación del PIMU. Debe incluirse un plan educativo con impacto en la movilidad. Ciudades como Medellín, Bogotá y Quito lo han hecho con éxito.
- Mientras no haya política nacional para controlar el ingreso de vehículos, es muy difícil cambiar la preferencia de las personas por ese tipo de vehículos. Las estrategias a nivel municipal para desestimular su uso pueden funcionar, pero sin la directriz nacional es más difícil su misión. Una de esas estrategias debe ser la socialización de los costos de operación de los medios de transporte. Si la gente compara los costos del transporte privado frente a los del público, puede cambiar de preferencias.
- Encuesta de Origen y Destino realizada por Univalle en 2010 muestra que el 14% de los viajes se hace con medios particulares. Pero su parque automotor es mayoritario, principalmente por las motos, cuyo inventario debe actualizarse. Sobre esta encuesta en particular se pide que se tenga en cuenta como insumo para la política de movilidad, porque no se ha aprovechado en la ciudad, ni siquiera para la elaboración del PIMU radicado en 2008.
- En cuanto al proceso del PIMU, se plantean varias observaciones y recomendaciones: hace 30 años se realizó un ejercicio similar y no se cumplió. Debe especificarse el cómo lograr la visión planteada y cuánto cuesta llevarla a cabo. El horizonte del PIMU a 2022 es corto para una ciudad como Cali. ¿Por qué no tiene el mismo horizonte del Plan de Ordenamiento Territorial? Hay ejercicios de prospectiva como el Cali Visión 2036 que debe tenerse en cuenta. Los Planes de Movilidad deben buscar impactar y armonizar las costumbres de movilidad. ¿Qué medidas se implementarán en el PIMU para mejorar la red semaforizada y su impacto en la movilidad? Es necesario incluir el factor cultural tanto en el PIMU como en el POT. En los diversos procesos de ciudad como el POT y el Plan de Desarrollo, no se ha facilitado la participación de la ciudadanía. Eso debe cambiar con el PIMU.
- En cuanto a medios de transporte, los asistentes plantearon: contemplar el MIO Cable para otras zonas de la ciudad, además del trazado existente, en sectores como las Tres Cruces o Cristo Rey, que además de facilitar la movilidad en sus zonas de influencia, promovería el turismo. Es necesario definir cuáles serán los medios de transporte habilitados para el Corredor Verde. Se debe trabajar más en el estímulo positivo del uso del transporte público y los medios no motorizados, no solo en el desincentivo del privado. En el POT debe incluirse el Sistema Férreo como opción real de transporte que complemente los medios actuales. La gente suplente su necesidad de transporte informalmente si no hay suficiente oferta formal. Es necesario considerar las particularidades de cada zona para priorizar los medios de transporte. Metrocali debe contribuir a la integración de la movilidad comenzando por la articulación de sus rutas como la integración tarifaria entre pretroncales. ¿Se ha contemplado el escenario futuro de la escasez de petróleo en la próxima década en la priorización de los medios de transporte en el territorio? La configuración de la infraestructura vial de la ciudad no es amigable con el peatón y el ciclista: las ciclorrutas y los senderos peatonales son estrechos, cortos y desarticulados.

- El medio ambiente es un aspecto fundamental en el modelo de movilidad para la ciudad: zonas comunes que son corredores estratégicos, son los más vulnerables por el ruido y la contaminación. Hay descompensación arbórea en la construcción de vías. El componente ambiental debe ser más explícito en el PIMU.

#### ***Respuesta del Director de Planeación***

La ciudad ha cambiado mucho en 15 años, especialmente la movilidad. Es necesario trabajar tanto en la planeación territorial como en la movilidad de forma simultánea. El POT que se revisa hoy no es infalible porque la ciudad sigue cambiando. Expediente municipal contará con un equipo permanente que permitirá revisión y ajuste periódico del POT.

El POT da la posibilidad para estudiar alternativas de transporte como el cable para otras zonas de cerros y el mismo corredor férreo. El POT define el uso del territorio y los corredores, pero los medios y su implementación son materia de estudio en el marco que ofrece el POT.

Las ciclorrutas hoy no ofrecen la infraestructura para ser modo alternativo, porque están desarticuladas. Pero la intención del PIMU y el POT es crear una red.

Las áreas de expansión y densificación continúan en desarrollo en Cali, pero la idea es no expandir más la ciudad. ¿Cómo vincular a los desarrollos urbanos nuevos a la dotación de todos los servicios básicos de ciudad, como la movilidad? Un ejemplo de ellos son la Eco-ciudad navarro y otras zonas del oriente.

#### ***Respuesta del asesor técnico del PIMU***

Las políticas nacionales de entrada de parque automotor están pendientes y deben darse ya. No es del resorte municipal. Pero en la ciudad sí se puede contrarrestar la entrada con otras medidas. Municipio no puede restringir la compra pero si el uso: pico y placa, peatonalización, peajes, etc.

Un estudio realizado en Barcelona expone cuánto vale moverse con cada medio de transporte. Costos económicos, sociales y ambientales. Un estudio así debe hacerlo un centro de investigación local o el mismo Observatorio de Movilidad en el futuro.

El alcance del plan de movilidad debe ajustarse a las posibilidades reales de cumplirlo. Se puede planear a 20 años. Pero es más conciso si se planea para corto y mediano plazo (a 2022). Internacionalmente se hace máximo a 10 años. Varía, según la tradición planificadora de la ciudad. Si no la hay, como en Cali, el paso inicial debe ser un PIMU más de corto y mediano plazo.

El orden jerárquico ubica primero al POT y después los demás planes. Sí tiene sentido hacer primero el POT, como se hizo, aunque si requiere insumos técnicos específicos como los de movilidad

#### ***Cierre del evento y continuidad del proceso***

Así, Cali Cómo Vamos dio por terminado el Foro, anunciando que una vez la Alcaldía publique la primera parte del documento técnico del Plan Integral de Movilidad Urbana, correspondiente al Análisis y Diagnóstico, el programa continuará promoviendo el conocimiento y retroalimentación ciudadana del PIMU a través de una mesa de trabajo técnica donde expertos plantearán recomendaciones al documento, en el segundo semestre del año.