

**MOVILIDAD
EN SANTIAGO DE CALI**

ESTUDIO DE CASO

JOHANA VÉLEZ GORDILLO

PROFESORA
XIMENA DUEÑAS

**UNIVERSIDAD ICESI
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS
ECONOMÍA
SANTIAGO DE CALI
NOVIEMBRE 2012**

Contenido

Cali es epicentro de una gran revolución en transporte público	4
<i>II. ANTECEDENTES</i>	6
<i>III. PERCEPCIÓN CIUDADANA SOBRE LA MOVILIDAD</i>	8
GRAFICA 1. ¿Qué medio de transporte usa principalmente?	9
GRAFICO 2. Satisfacción con las vías.	9
GRAFICO 3. PERCEPCION DEL SERVICIO PRESTADO.....	10
<i>IV ¿PROBLEMAS AISLADOS O PROBLEMAS INSTITUCIONALES?</i>	11
<i>V PLANEACIÓN Y CONTINUIDAD DE LAS POLITICAS</i>	14
<i>VI COMENTARIOS FINALES</i>	17
<i>VII BIBLIOGRAFIA</i>	19

RESUMEN

El presente estudio de caso busca plantear la situación de Movilidad en Cali desde una mirada integral. Mediante la exposición de datos cualitativos se pretende generar un espacio de discusión en el que se puedan gestar nuevas ideas y soluciones a esta problemática. A su vez aprovechando el escenario de la movilidad en la ciudad se busca resaltar la importancia de elaboración de políticas de largo alcance, y la continuidad de las mismas a través de las diferentes administraciones.

PALABRAS CLAVE: Movilidad, sistema de transporte, MIO, Santiago de Cali, congestión, plan de ordenamiento territorial, plan integral de movilidad, planeación.



ESTUDIO DE CASO: MOVILIDAD EN CALI

Cali es epicentro de una gran revolución en transporte público¹

Es la primera capital que eliminará busetas y colectivos. Solo operará sistema masivo.

La apuesta de Cali de implantar un sistema de transporte masivo modelo en el país les costó esta semana a sus habitantes tres días de disturbios y un gran caos. Fue una situación que generaron los pequeños transportadores del sistema colectivo que se resisten a dejar de circular ante el avance del MIO, el 'transmilenio caleño', y que están decididos a mantener su pulso con la alcaldía.

En Colombia hay siete ciudades con sistema de transporte masivo con buses articulados de gran capacidad, pero Cali será la primera del país y la segunda de América Latina, después de Santiago de Chile, en migrar ciento por ciento hacia un sistema único e integrado basado en este modelo. Esta apuesta, sin precedentes en el territorio nacional, desencadenó revueltas que se tradujeron en 78 actos vandálicos que dejaron 14 lesionados, así como 69 vehículos del MIO averiados y la intervención de 1.400 policías y 400 guardas de tránsito para retornar a la calma.

¹ ARIAS GLORIA INES, Cali es epicentro de una gran revolución en transporte público, Periódico El Tiempo, sección Nación, 7 de

Pese a estos problemas, la alcaldía se mantiene firme en su empeño de que antes de que finalice este año desaparezcan de la ciudad los buses, busetas y colectivos tradicionales y solo quede el MIO. "Estamos en la etapa de transición que algunos pensaron que nunca llegaría", dijo el alcalde, Rodrigo Guerrero, quien con esta iniciativa pondrá a la capital del Valle al nivel de cualquier ciudad europea en materia de transporte público.

Por las calles circulan los últimos 1.050 colectivos, servicio que prestan 12 empresas que cubren 22 rutas, cuyas tarjetas de operación serán canceladas este primero de noviembre. El primero de octubre salieron de la carretera otras 12 empresas que tenían 35 rutas, lo que desencadenó las protestas de los pequeños transportadores. La ciudad contaba con 4.225 colectivos; algunos de ellos se asociaron y hoy hacen parte de los cuatro operadores del MIO; otros no creyeron en el masivo o pensaron que no todas las busetas desaparecerían y hoy buscan que los operadores les compren sus vehículos. Pero no se ponen de acuerdo en el precio. En Cali, a diferencia de otras ciudades, no hay un gran dueño del negocio, aquí el transportador tiene solo una o máximo tres busetas y no hay una asociación grande que los agrupe.

Pelea por precios y empleo

"No hay unidad de criterio en los precios y nos piden unos valores exorbitantes, de hasta 800 millones de pesos por sus vehículos. La única salida sería que la alcaldía los subsidiara, pero ha dicho que no, y si pagáramos lo que nos piden, eso se vería reflejado en la tarifa, lo que no es posible", dijo César Vergara, de GIT, uno de los operadores del MIO.

"Ellos ofrecen muy poco, entre 50 y 60 millones de pesos por carros del 2004 y el 2006 que cuestan 120 millones. Además, el compromiso era comprar, chatarrizar y luego vincular la nueva flota del MIO", dijo Wilson Rangel, de la Asociación de Pequeños Transportadores.

Los conductores temen perder su negocio y sus empleos, y por eso ya han tenido 19 reuniones de concertación con la Alcaldía, que les ofreció 700 puestos como conductores del MIO, con jornadas de ocho horas diarias y todas las prestaciones de ley.

Pero en lo que no hay duda es en que, al final de este pulso, los caleños tendrán un sistema de transporte mucho más moderno, eficiente y humano.

El anterior artículo evidencia los últimos esfuerzos que se han realizado en la ciudad de Cali para promover el desarrollo de la movilidad, buscando con esto mejorar la calidad

de vida de los ciudadanos, Aumentar la competitividad de la región, y generar un mayor crecimiento económico. Llegar a este punto que parece crucial para la ciudad no ha sido fácil, elementos como la notable falta de planeación por parte de las administraciones de turno, la débil articulación entre los organismos encargados de promover las políticas de movilidad en la ciudad y la escasa cultura ciudadana en torno a estos temas han hecho que el proceso de transformación de nuestra ciudad esté lleno de contrastes y particularidades.

El objetivo principal de este estudio de caso es plantear la situación de Movilidad en Cali desde una mirada integral. Mediante la exposición de datos cualitativos se pretende generar un espacio de discusión en el que se puedan gestar nuevas ideas y soluciones a esta problemática. A su vez aprovechando el escenario de la movilidad en la ciudad se busca resaltar la importancia de elaboración de políticas de largo alcance, y la continuidad de las mismas a través de las diferentes administraciones.

II. ANTECEDENTES

Las respuestas a preocupaciones concernientes a la movilidad en Cali resultan ser relativamente nuevas. Fue tan solo para el año 1998, bajo la administración de Ricardo Cobo que surgió formalmente la primera propuesta de transporte masivo en la ciudad: la creación de un metro liviano. Con esta propuesta nace a su vez Metrocali el 25 de Febrero de 1999 mediante escritura pública No. 0580 mediante el acuerdo Municipal No. 016 de 1998 con el fin de direccionar la ejecución de un sistema de transporte masivo en la ciudad. Debido a los altos costos que este proyecto implicaba para el Municipio y la Nación, el metro nunca logró llevarse a cabo.

Después del fracaso del proyecto de metro ligero, en el año 2002 la ciudad le apuesta a la idea de un sistema de transporte mediante buses articulados que ya había sido implementado en otras ciudades del mundo, y que recientemente se había implementado en Bogotá bajo el nombre de Transmilenio. Este nuevo proyecto fue aprobado por el CONPES 3166 de mayo de 2002 *donde se presentaron las acciones para el desarrollo de un sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros*. A través de varios CONPES se ha ido redefiniendo lo que se espera del

sistema, se han identificado problemas por resolver y se han planteado nuevos escenarios acordes a las decisiones que se han tomado a lo largo del proyecto.

El hecho de que en Colombia ya existiese un modelo de transporte masivo similar a lo que se buscaba para la ciudad permitió, primero, que se generara una gran confianza ciudadana hacia el proyecto acompañada de una alta expectativa y segundo, poder aprender de la experiencia ajena buscando replicar los aspectos positivos del sistema y mejorar los elementos que estaban causando problemas en el mismo.

El Masivo Integrado de Occidente MIO después de varios años en Primera Fase de construcción inicia operaciones en el 2009, bajo administración de Jorge Iván Ospina. Durante el primer año de operaciones pese a que se presenta un aumento paulatino en la demanda, el sistema no logra cumplir sus metas de movilización de pasajeros, lo que se ve claramente reflejado en problemas de recaudo que inciden directamente en la financiación del proyecto.

En la actualidad el sistema aun no cumple con el nivel de demanda esperado, presenta un paralelismo con el sistema de transporte tradicional que no ha permitido aumentar esta demanda ni reducir los niveles de congestión en la ciudad, a su vez el sistema de buses tradicionales debido a una falta de previsión y pensando en sus intereses, a intentando mediante diversas acciones entorpecer el proceso de eliminación de sobreoferta, logrando con esto no solo afectar la implementación del sistema masivo sino a la mayoría de ciudadanos. Por otro lado, grandes retrasos en la entrega de obras, y su vez el inicio de otras, han llevado a que la ciudad se encuentre en un estado de déficit de vías alternas, llevando a que la congestión especialmente en horas pico sea critica. Con esto, como bien lo dice Carlos González experto en temas de movilidad y urbanismo, *el ciudadano del común debe enfrentarse a un escenario caótico de una ciudad que, presenta alta congestión, sobreoferta de taxis, ausencia de espacios para el peatón y la bicicleta, alta accidentalidad entre muchos otros males*²

² GONZALEZ G. CARLOS A, Los Retos Fundamentales de la Movilidad en Cali, Revista Dinero, Sección Opinión, 6 de Enero 2012.

III. PERCEPCIÓN CIUDADANA SOBRE LA MOVILIDAD

*Saber cómo vive la gente, cómo piensa, cómo se siente con lo que recibe, cada vez tendrá un papel más relevante en la elaboración de las políticas públicas.*³

Cada ciudadano día a día se enfrenta a los resultados de buenas y malas implementaciones de políticas públicas. Por esto, por su papel de usuarios finales de políticas, resulta de vital importancia que sus opiniones y percepciones frente a las mismas sean consideradas como un input valioso a tener en cuenta por la administración a la hora de buscar mejorar las políticas públicas implementadas o en vía de implementación.

¿Cuenta Cali con suficientes mecanismos que le permitan reducir la brecha de información existente entre la administración y la ciudadanía? ¿Realmente Son tomadas en cuenta las opiniones ciudadanas a la hora analizar e implementar políticas?

Debemos tener en cuenta que para “cuantificar” la percepción ciudadana, se deben seguir procedimientos técnicos, de no ser así perdería todo el valor de la misma: “La percepción, tiene una gran potencialidad de producción de información en la medida en que se captura de manera técnica, esto quiere decir que a la hora de consultar a la gente se necesita un importante trabajo técnico tanto en la precisión de las preguntas como en la definición de la muestra para garantizar su representatividad”⁴

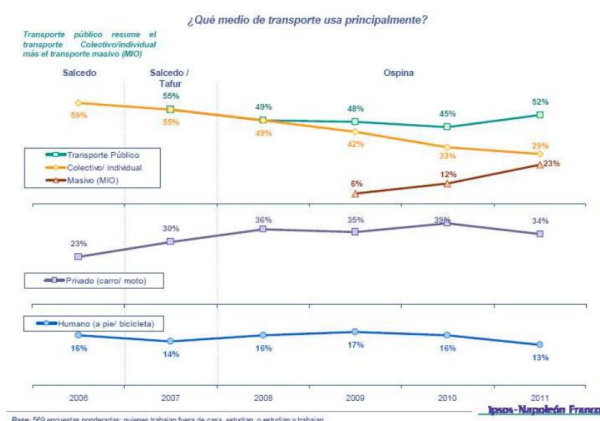
En la Actualidad, Cali no cuenta con muchos documentos de percepción ciudadana elaborados por la propia administración. Durante los últimos años la organización “Cali como vamos”⁵ se ha encargado de generar una encuesta anual de percepción ciudadana en la ciudad. a continuación los datos más relevantes de le encuesta de percepción ciudadana 2011 con respecto a la movilidad.

³ MARTINEZ CORDOBA, CARLOS. *Opinión Y Percepción Ciudadana En La Elaboración De Políticas Públicas*, Política Pública Hoy, Departamento Nacional de Planeación , 15 (2011), Pagina 3.

⁴ *Ibíd.*

⁵ iniciativa ciudadana impulsada por las Cámaras de Comercio de Cali y Bogotá, las Fundaciones Corona y AlvarAlice, la Casa Editorial El Tiempo y El País.

GRAFICA 1. ¿Qué medio de transporte usa principalmente?



Fuente: Encuesta de percepción ciudadana 2011, Cali Como Vamos.

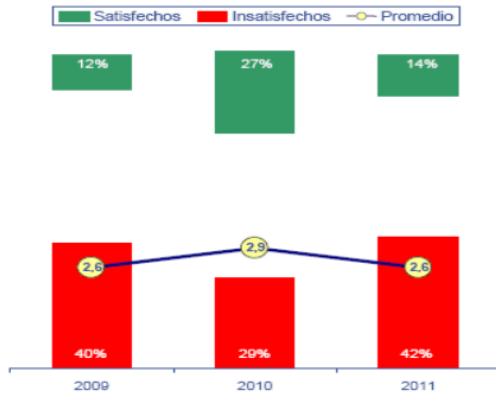
Para el 2011 se presentó un incremento significativo del porcentaje de personas hacen uso del transporte público para movilizarse pasando de un 49% en el 2010 a un 52% en el 2011. El sistema de transporte publico tradicional tuvo una reducción del 33% al 29 % mientras que el porcentaje del uso de MIO aumento del 12% al 23%, mostrando con esto que pese a que sigue siendo mayor entre la ciudadanía el uso del transporte público tradicional el uso del sistema de transporte masivo cada vez ganas más participación, dejando ver una “*mayor acogida por parte de los caleños hacia el MIO.*”

Con respecto al tiempo promedio de viaje, se presentó un gran aumento en el porcentaje de personas que dicen demorarse más en sus trayectos diarios pasando del 31 % en el 2010 al 54% en el 2011. Esto es congruente con la realidad de la ciudad, demasiadas obras en construcción durante un mismo periodo en muchos casos lleva a que el escaso número de vías disponibles colapsen, llevando necesariamente a un incremento del tiempo por trayecto.

GRAFICO 2. Satisfacción con las vías.

El porcentaje de encuestados satisfechos con las vías de la ciudad ha disminuido 13 puntos, pues pasaron del 27% en el 2010 al 14% en el 2011. Así mismo, la calificación promedio dada a las vías en la ciudad fue de 2,6, debido quizá a las incomodidades que generan las numerosas obras de mantenimiento y/o construcción vial que actualmente están en marcha en diferentes sectores de la ciudad

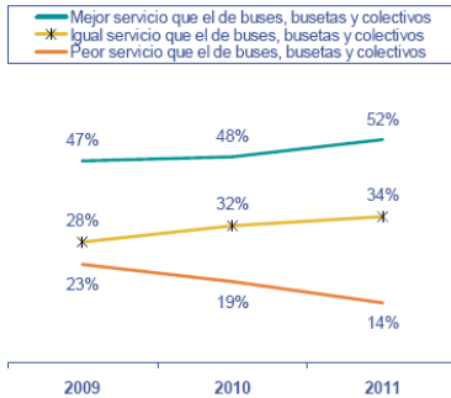
Satisfacción con las vías de Cali



Fuente: Encuesta de percepción ciudadana 2011, Cali Como Vamos

GRAFICO 3. PERCEPCION DEL SERVICIO PRESTADO.

Comparando el servicio de MIO con el de los buses, busetas y colectivos, el MIO le parece ...



Al 2011, tres (3) años después de haberse implementado el MIO, un 42% de los encuestados considera que el transporte masivo mejoró la calidad de vida en la ciudad. Así mismo, disminuyó de 18% a 15% el porcentaje de encuestados que tienen Una percepción negativa sobre el impacto del MIO en la calidad de vida en la ciudad.

Con respecto al servicio prestado, la Mayoría de personas (54%) percibe que el servicio prestado por el MIO es mejor en relación a otros servicios de transporte público como buses busetas y colectivos.

Como conclusión esta encuesta nos permite ver que si bien hay mejorías en cuanto al aumento de la demanda del sistema masivo, en el reconocimiento de mismo como elemento mejorador de la calidad de vida en la ciudad. etc. Persisten ciertas problemáticas como el aumento del tiempo de viaje, el estado de las vías, la multiplicidad de obras en un mismo periodo de tiempo, que llevan a que la movilidad siga siendo un tema relevante dentro de la agenda pública.

IV ¿PROBLEMAS AISLADOS O PROBLEMAS INSTITUCIONALES?

Esta es una de las preguntas más relevantes o quizás la mas relevante que surge de la discusión de un tema como la movilidad, ¿Es realmente la movilidad el problema en sí mismo? o es el conjunto de instituciones y de marcos jurídicos relacionados con la misma lo que no permite obtener los resultados esperados de proyectos como el masivo integrado de occidente, el proceso de chatarrización, la entrega oportuna de obras de infraestructura, etc. Para responder esta cuestión es necesario ahondar un poco en cómo se ha ido constituyendo el marco normativo e institucional en la ciudad en torno a la movilidad.

El Plan De Ordenamiento Territorial mas conocido por sus siglas como el POT, es el principal instrumento de planeación con el que cuenta la ciudad. *“Regula el ejercicio de la función pública del urbanismo a cargo del municipio y orienta el desarrollo municipal en su dimensión territorial. El POT dota a las autoridades municipales de los instrumentos de gestión del suelo que les garantizan el cumplimiento de las metas y objetivos previstos en el Plan, así como de aquellos que le permiten a la administración de turno hacer cumplir su respectivo programa de ejecución” (POT 2000)* En pocas palabras el POT debe en teoría permitir acceder a una visión futura de nuestra ciudad marcando directrices sobre cómo debe darse el crecimiento de la misma en materia inmobiliaria, de transporte, de nueva infraestructura, espacio público, etc.

El Último plan de ordenamiento territorial de la ciudad se realizó en el año 2000, cada 10 años debe realizarse una revisión del mismo con el fin de ajustarlo a la realidad de la ciudad en los temas que le competen. La primera revisión decenal del POT 2000 debió realizarse para el año 2010, sin embargo, la revisión no se llevó a cabo para ese año y tampoco durante el tiempo restante de la administración que se encontraba de

turno, durante la misma solo se realizaron estudios y revisiones extraordinarias. La administración actual a cargo de Rodrigo Guerrero realizará durante el 2013 la revisión y las modificaciones al POT que debieron realizarse tres años atrás; *“Se han establecido dinámicas que difieren de las existentes en el año 2000, sumado al hecho de que la realidad territorial no corresponde a lo planeado en el POT vigente. Es por esto que se requiere un ajuste de la directriz, para que se adecúe a las necesidades actuales del municipio.”*⁶

Para algunas administraciones esta herramienta de planificación parece más un requerimiento en el papel que una herramienta poderosa y estratégica para el desarrollo. A su vez, este poco compromiso con la revisión no permite articular el deber ser del POT con lo que tenemos actualmente en materia de movilidad, dificultando la implementación armónica de planes relacionados con movilidad, espacio público, y el POT.

Otro marco normativo importante sobre movilidad nace a partir de la ley Nacional 1083 de Julio 31 de 2006 donde se estableció la obligatoriedad de formular y adoptar un plan de movilidad para cada municipio que contara con un POT⁷. El Compromiso de cada municipio era generar este plan en un tiempo no mayor a dos años, es decir, que para el año 2008 Cali ya debería contar con un plan en materia de movilidad. El Plan Integrado de Movilidad Urbana PIMU nace en el 2008, no como una iniciativa de la administración, sino como respuesta a una demanda instaurada por la ciudadanía. El documento se preparó y se entregó en treinta días; *Armando Palau, uno de los autores de la demanda es una de las tantas personas que han criticado fuertemente este hecho; “Cuando el Alcalde se posesionó tenía siete meses para preparar el proyecto y no lo hizo, esperaron hasta la sentencia para presentarlo”*⁸. El corto periodo de elaboración de este plan de Movilidad se ve reflejado en la calidad del mismo, Un documento que para la mayoría de expertos no posee ningún valor técnico lo que le

⁶ Redacción Cali, Cambios en la ciudad demandan ajustes en el POT, Periódico El Tiempo, 2012

⁷ Solo los Municipios con mayor densidad poblacional cuentan con un POT, municipios con menores niveles poblacionales cuentan con otros instrumentos de ordenamiento.

⁸ Alcalde presenta ruta para mejorar la movilidad en Cali, Periódico el país, Noviembre 2008

imposibilita realmente ser una herramienta de alto impacto en términos de movilidad para la ciudad.

Existen varios elementos que vale la pena resaltar del PIMU, por un lado, no se realizó un diagnóstico de la situación de movilidad en la ciudad antes de su adopción, lo que dificulta la medición del impacto de este plan sobre la movilidad a futuro. “El plan integral de Movilidad Urbana par Santiago De Cali –PIMU- además de la estructura formal de un decreto, es la hoja de ruta de un proyecto de planificación de infraestructura de movilidad de la ciudad a largo plazo” (PLAN DE MOVILIDAD, 2008) ¿Realmente podemos hablar de una carta de navegación si no sabemos de donde estamos partiendo? El PIMU contrario a lo que dice el documento introductorio del mismo no parece ser más que una “estructura formal de un decreto”, Que se realizó solo con el fin de cumplir una ley, negándole a la ciudad la posibilidad de crear una herramienta valiosa en materia de planeación de movilidad y espacio público.

En la actualidad se realizan varios estudios y revisiones con el fin de dotar a la ciudad de un Plan integral de movilidad urbana que pueda responder a todas las necesidades de la misma.

En el caso de las instituciones, Instituciones fuertes, con lineamientos de acción claros, llevan a que en una ciudad pueda generarse un mayor desarrollo en aspectos económicos, sociales, urbanos, etc. Por el contrario, instituciones débiles, politizadas y dependientes de la administración de turno llegan a legitimar el conocido “Todo vale” tanto en los funcionarios pertenecientes a la misma, como en otros actores relevantes; diferentes niveles de gobierno, ciudadanos, grupos de presión, gremios etc. Con esto, en muchos casos no resulta posible llevar a cabo políticas que beneficien a la ciudad como un todo. Con lo anterior queda claro, que las políticas son un reflejo de las instituciones que las crean; si queremos políticas efectivas, necesitamos instituciones eficientes.

En Cali son muchas instituciones intervienen de una u otra forma en el marco de movilidad de la ciudad. Esto en teoría no debería causar ningún problema, pero la inexistencia de un ente único, regulador y articulador de todas estas instituciones en torno al objetivo de mejorar la movilidad lleva a que en muchos casos no haya

concordancia entre las partes, a que no exista un mecanismo claro de rendición de cuentas sobre el tema y a que no se pueda evaluar de manera integral los avances en términos de movilidad llevando a que el trabajo de las mismas resulte ineficiente con respecto a lo esperado.

Así, Santiago de Cali cuenta con numerosas instituciones y marcos jurídicos que buscan promover los objetivos de movilidad que la ciudad se ha planteado, sin embargo, muchas veces por falta de voluntad política, acciones corruptas, por falta de organización interinstitucional, entre otras razones, los esfuerzos realizados no llevan al resultado esperado. ¿Qué retos tienen las futuras administraciones en materia de revisión y elaboración de marcos legales referentes al tema? ¿Qué Planteamientos deben darse para que la operatividad y cumplimiento de metas referentes a movilidad logren tener mayor independencia de la administración de turno? ¿Hacen falta nuevos esquemas institucionales en torno a la movilidad? Son algunas de las preguntas que deben surgir si planteamos esta problemática desde una perspectiva institucional.

V PLANEACIÓN Y CONTINUIDAD DE LAS POLITICAS

La planificación implica compromiso de todas las partes, implica pensar y soñar una ciudad desde una visión pluralista, no atada a los intereses de unos cuantos actores, sino por el contrario atada al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de la ciudad en general.

En el Caso de Cali, tenemos una ciudad que creció sin una hoja de ruta diseñada, llena de expansiones “espontaneas”; un POT lleno de vacios constitucionales que permitieron a muchos hacer lo que quisiesen con la ciudad.

En muchos casos las administraciones formulan e implementan políticas que si bien tienen como fin aumentar el bienestar de la población no cuentan con una estructura técnica definida que permita alcanzar metas sin múltiples inconvenientes de por medio. Una evidencia que puede caracterizar la ausencia de planeación en la ciudad es la estructuración del proyecto de las 21 megaobras. Sin estudios previos de carácter técnico y jurídico se presentó este paquete de obras al concejo, la falta de organización llevo a que se retrasara la aprobación del mismo y a que se presentaran

posteriormente problemas de orden jurídico que no estaban contemplados y sobrecostos en las obras que han ocasionado retrasos en la entregas, ocasionando así mayores problemas de movilidad para la ciudadanía.

Adicional a los problemas de planeación, es importante traer a colación la importancia de la continuidad de las políticas entre una administración y otra. Se debe tener en cuenta que la implementación de cualquier tipo de política tiene como finalidad la generación de bienestar social y económico en la población; es por esto que en el momento de estructurar los proyectos de movilidad se debe tener claro que existen recursos limitados y como consecuencia de ello es importante contar con lineamientos a seguir en el largo plazo para obtener los resultados esperados.

Las administraciones deben coordinar esfuerzos al igual que organizar las instituciones existentes para trabajar en conjunto por un mismo objetivo; de no ser así, solo se generaran impactos atomizados que no van a tener ninguna repercusión en el largo plazo. Si para cada administración se presentan planes de desarrollo no articulados con lo que se realizo anteriormente, se desperdiciarán esfuerzos en torno a objetivos que no llegaran a cumplirse de manera satisfactoria debido precisamente a la realización de múltiples esfuerzos pequeños que logran tener un fuerte impacto en el entorno macro de la ciudad a largo plazo.

Cuando nace la idea de implementar un nuevo sistema de transporte, necesariamente debe pensarse en qué pasará con el sistema de transporte tradicional refiriéndonos en este caso específico al transporte colectivo. La ausencia de instituciones que logren articular los objetivos de largo plazo con los objetivos que debe cumplir cada una de las administraciones, dificulta la consecución de metas en materia de movilidad.

Un caso en el que evidenciamos el problema de la formulación de políticas entre administraciones lo encontramos desde la aprobación del CONPES 3166 de mayo de 2002 *donde se presentaron las acciones para el desarrollo de un sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros*. En este documento se establece los lineamientos a seguir en el tema de chatarrización y se formulo los siguiente: "(...) Por cada bus articulado con capacidad de 160 pasajeros sentados y de pié (puestos) se deberá retirar y chatarrizar un número de vehículos existentes equivalente a 224

puestos y por cada bus padrón con capacidad de 100 puestos se deberá retirar y chatarrizar un número de vehículos existentes equivalente a 140 puestos”⁹ (CONPES, 2002) Sin embargo, 10 años después encontramos que se sigue evidenciando una sobreoferta de buses públicos, reflejando la inexistencia de coordinación entre las diferentes administraciones; cada uno de los gobernantes busco dar una solución coyuntural al problema, trazando metas a corto plazo sin pensar en el objetivo final que se debía alcanzar, que era la chatarrización total.

Las Administraciones determinan en gran manera la importancia que se le otorga en un periodo a la planeación y a la continuidad de las políticas anteriores. Con respecto a la chatarrización los periodos más significativos para la ciudad han sido la administración pasada a cargo de Jorge Iván Ospina y la actual a cargo de Rodrigo guerrero. En estos dos periodos se ha ejecutado la mayor parte del proceso. Las consecuencias de la falta de continuidad las enfrenta en este momento la administración de turno, RodrigoGuerrero tomó la decisión de chatarrizar el 100% de los buses durante su periodo de gobierno, lo que ha generado múltiples reacciones entre los actores involucrados como los propietarios de buses tradicionales, operadores del sistema masivo, entre otros.

Adicionalmente, se tomo la decisión de sacar de circulación la totalidad de los buses sin tener una planeación clara de cuantos buses articulados debían adicionarse al parque automotor y cuando debía realizarse la importación de los mismos, evidenciando aun falta de coordinación dentro de las instituciones municipales. Debido a que los buses articulados en proceso de importación no llegaron a la ciudad para la fecha prevista, la alcaldía tuvo que recurrir a un plan B, desacelerar el proceso de chatarrizacion para cierto tipo de buses tradicionales para que estos brinden apoyo al masivo por un periodo de tiempo.

La falta de planeación, en el caso del pedido de los correspondientes buses articulados necesarios para abastecer la demanda de transporte masivo, no permite que las

⁹ En el caso de Bogotá, la relación utilizada no ha permitido reducir la sobreoferta existente de buses y es una de las principales causas de la congestión existente en algunos corredores no utilizados por Transmilenio.

políticas establecidas puedan llevarse a cabo a tiempo y de forma exitosa, sino que por el contrario se tengan que extender plazos, y generar cambios en todo el plan de acción formulado; hace unos meses la idea era que para Octubre – Noviembre de este año salieran de circulación todos los buses de servicio público colectivo, ahora, debido a la tardanza en el pedido de los buses articulados, muchos buses que deberían estar chatarrizados para este periodo no lo estarán.

VI COMENTARIOS FINALES

Las soluciones de movilidad implican importantes inversiones de recursos y de tiempo en cada una de una de sus fases; los estudios de prefactibilidad, factibilidad y los diseños de detalle llegan a costar miles de millones de pesos lo que se suma al costo de ejecución de obras. Estas grandes inversiones hacen que las soluciones sean muy complejas de implementar y por esta razón deben tener un horizonte temporal amplio, y reducir al máximo la probabilidad de errores mediante herramientas de planificación indicadas.

Las soluciones de movilidad tienen entonces una característica de escasos y de largo plazo, que implica que cada implementación afectará la disponibilidad de recursos y la capacidad instalada a las siguientes administraciones. Así pues, las políticas de Movilidad efectivas requieren planeación de largo plazo y continuidad en el tiempo para garantizar que las implementaciones sean lo más eficientes, generando redes integradas con gran impacto en la movilidad de la ciudad. Los cambios constantes en las políticas de movilidad, solo generan soluciones atomizadas que al no estar integradas a un plan de acción de largo plazo, generan poco impacto y resultan siendo esfuerzos fracasados para alcanzar los objetivos de movilidad de la ciudad.

Por último, Cabe resaltar que la movilidad es tan solo uno de los escenarios que nos permite reconocer la importancia de la planeación dentro de un municipio; como lo menciono en algún momento Esteban Piedrahita “la planeación es fundamental para orientar los cambios de políticas y de institucionalidad necesarios. Debe estar basada en principios y objetivos que sean suficientemente flexibles para que puedan adaptarse a los cambios en el camino. Asimismo, en su desarrollo debe participar toda la sociedad. No puede ser un ejercicio solo del gobierno, ni de los empresarios, ni de los

sectores. Para que funcione, los mínimos comunes deben ser consultados y consensuados¹⁰.

En ausencia de planeación lo más probable es que no se alcancen objetivos propuestos, que las instituciones se tornen más ineficientes, y que los ciudadanos cada vez estén más inconformes con la ciudad, actores e instituciones gubernamentales. Escapar a este escenario se encuentra en manos de la administración, ejerciendo practicas de buen gobierno, y a su vez manifestando la voluntad política de trabajar en este tipo de aspectos teniendo en cuenta especialmente el ámbito institucional, y jurídico en el que se desarrollan las políticas municipales pueden resolverse muchos de los problemas que hoy aquejan a nuestra ciudad.

- ¹⁰ PIEDRAHITA, ESTEBAN. Planeación y visiones de largo plazo en Colombia. En: Visión Cali 2036, Un dialogo Ciudadano, Santiago de Cali, 2009.

VII BIBLIOGRAFIA

ARIAS GLORIA INES, *Cali es epicentro de una gran revolución en transporte público*, Periódico El Tiempo, sección Nación, 7 de Octubre, 2012

CONCEJO NACIONAL DE POLITICA ECONOMICA Y SOCIAL, COMPES 3166, Mayo 23, 2002.

GONZALEZ G. CARLOS A, *Los Retos Fundamentales de la Movilidad en Cali*, Revista Dinero, Sección Opinión, 6 de Enero 2012.

MARTINEZ CORDOBA, CARLOS. *Opinión Y Percepción Ciudadana En La Elaboración De Políticas Públicas*, Política Pública Hoy, Departamento Nacional de Planeación, 15 (2011), Pagina 3.

PIEDRAHITA, ESTEBAN. Planeación y visiones de largo plazo en Colombia. En: *Visión Cali 2036, Un dialogo Ciudadano*, Santiago de Cali, 2009.

Encuesta de Percepción Ciudadana 2011, Cali como Vamos, 2011.

Acuerdo 069 de 2000: Plan de Ordenamiento Territorial Cali, Departamento Administrativo De Planeación Municipal; Pagina 2. 2000.

Redacción Cali, Cambios en la ciudad demandan ajustes en el POT, Periódico El Tiempo, 2012.

Alcalde presenta ruta para mejorar la movilidad en Cali, Periódico el país, Noviembre 2008.

BOTERO, CARLOS. Espacio Público, movilidad y Renovación Urbana. En: *Visión Cali 2036, Diagnóstico estratégico*, Cali, 2009.