

INTRODUCCIÓN PLAN DE MOVILIDAD

El concepto Movilidad se fundamenta en el mandato constitucional establecido en el artículo 24 de la Constitución Política, así:

"Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el Territorio Nacional, a entrar y salir de él y a permanecer y a residenciar en Colombia".

En desarrollo del transcrito mandato constitucional el Artículo 1º de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) dispone:

"En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados, físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público".

La Movilidad Urbana es el espacio físico con su infraestructura que permite el desplazamiento de las personas, animales y vehículos en las vías y calles de la ciudad. Este desplazamiento se realiza por medios de transporte y su principal característica es que debe realizarse en condiciones óptimas de seguridad.

Esto permite colegir que la movilidad involucra seis aspectos, esto es, espacio público, medio ambiente, tránsito, transporte, seguridad vial e infraestructura física, los cuales están definidos en la normatividad vigente y se sintetizan de la siguiente forma:

1. Espacio Público es el que está consagrado exclusivamente al uso común de la colectividad y es, inalienable, imprescriptible e inembargable.

Es un derecho Constitucional instituido expresamente en el artículo 82 constitucional cuando aduce que:

"Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular."

"Las entidades públicas participarán de la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común."

Los elementos del espacio público y su destinación se enuncian en el artículo 5º de la Ley 9ª de 1989, así:

"Entiéndase por espacio público el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses de los habitantes.

"Así, constituyen el espacio público de la ciudad las áreas para la recreación pública, activa o pasiva, para la seguridad y tranquilidad ciudadana. Las franjas de retiros de las edificaciones sobre las vías, fuentes de agua, parques, plazas, zonas verdes y similares, las necesarias para la instalación y mantenimiento de los servicios públicos básicos, para la instalación y uso de los elementos constitutivos del amoblamiento urbano en todas sus expresiones, para la preservación de las obras de interés público y de los elementos históricos, culturales, religiosos, recreativos y artísticos, para la conservación y preservación del paisaje y los elementos naturales del entorno de la ciudad, los necesarios para la preservación de las playas marinas y fluviales, los terrenos de bajamar así como de sus elementos vegetativos, arenas y corales y, en general, por todas las zonas existentes o debidamente proyectadas en las que el interés colectivo sea manifiesto y conveniente y que constituyen, por consiguiente, zonas para el uso y el disfrute colectivo."

2. Medio Ambiente es un derecho constitucional instituido expresamente en el artículo 79 así:

"Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La Ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.

Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines".

3. Tránsito es la movilización de las personas, animales y/o vehículos por una vía pública o privada abierta al público. (Código Nacional de Tránsito Terrestre).

4. Transporte es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico. (Código Nacional de Tránsito Terrestre).

5. Seguridad Vial es la gestión de las autoridades tendiente a prevenir la accidentalidad en el tránsito de vehículos y personas, por factores humanos, mecánicos o de la infraestructura. (Ministerio de Transporte).

6. Infraestructura Física Vial: Es la red de vías peatonales y vehiculares y su equipamiento, que se desarrollan para lograr la operación del Tránsito y Transporte, en condiciones de seguridad, como una trama vial generosa y estructurada; unos corredores urbanos con continuidad operativa y funcional; estaciones; terminales; patios; garajes; ciclovías; andenes, alamedas y puentes peatonales, etc.,. (Ministerio de Transporte).

Estos seis aspectos están íntimamente ligados al mencionado concepto Movilidad, y por ello requieren tratamiento integral, sin embargo teniendo en cuenta su complejidad y su impacto social se agrupan así:

- Aspecto Ambiental, por su dimensión, importancia e impacto social, requiere de la constitución de un sector específico.
- Aspecto Espacio Público, por las diferentes facetas que involucra requiere ser administrado independientemente.
- Tránsito, Transporte, Seguridad Vial e Infraestructura serían parte del Sector Administrativo de Movilidad.

El marco conceptual y normativo expuesto ha de estar presente en los Planes de Movilidad Urbana, que suponen una iniciativa para establecer formas de desplazarse más sostenibles, utilizar modos de transporte más eficientes y reducir el impacto sobre los ciudadanos y el medio ambiente.

Este enfoque persigue:

- Potenciar la movilidad no motorizada (peatón y ciclista) frente a la motorizada, principalmente en uso del automóvil.
- Modificar la tendencia de movilidad, que favorece un crecimiento de los viajes en automóvil para conseguir una mayor participación del transporte público.
- Apostar por políticas coordinadas de circulación, aparcamiento y transporte público: fomentar la intermodalidad entre el transporte público y el automóvil y reducir el uso del automóvil en la ciudad.
- Regular la circulación de vehículos pesados y de la carga y descarga . Incidir en colectivos ciudadanos, como los estudiantes, los trabajadores o los usuarios de los hospitales para promover medidas más sostenibles en la gestión de su movilidad.

* Conseguir un mejor balance energético mediante la reducción del consumo de combustibles fósiles por viaje realizado.

* Por último, reducir la emisión de CO2 y contaminantes a la atmósfera, en línea con las directrices ambientales de la UE.

Tomando pie en las consideraciones anteriores, el Plan Integral de Movilidad Urbana supone la ejecución de programas y proyectos, que para el Municipio de Santiago de Cali se encuentran definidos en el precitado Decreto 0615 de 2008, sin perjuicio de que los mismos se hallen contemplados en otros dispositivos legales expedidos con antelación a ese, pues que el Decreto 0615 integra y cohesiona el sistema.

El Plan Integral de Movilidad Urbana para 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.

El Plan Integral de Movilidad Urbana del Municipio, que tiene su desarrollo a través de programas y proyectos que se van diseñando y desarrollando paulatinamente articulados al POT y a los Planes de Desarrollo de al menos tres administraciones municipales, como reza su artículo 5:

“Períodos de ejecución. El PIMU de Santiago de Cali, establece períodos de ejecución de corto, mediano y largo plazo, así como programas y proyectos a través de los cuales se alcanzan cada uno de los objetivos. Para tales efectos, se entenderá que el corto plazo regirá, como mínimo, durante un período constitucional de la Administración Municipal; en todo caso puede ser mayor si ello se requiere para que coincida con el inicio de un nuevo período de la Administración. El mediano plazo se entenderá con vigencia mínima de dos períodos constitucionales de la Administración Municipal y la vigencia de largo plazo se entenderá como mínimo de tres períodos constitucionales de la Administración Municipal”.

El desarrollo del PIMU en tales períodos, deviene de la necesidad de aforar recursos que la Administración municipal ha de incluir en cada uno de los Planes Operativos Anuales de Inversión (POAI), mediante los cuales se implementan los Planes de Desarrollo, como quiera que el Plan de Movilidad no contiene un plan de inversiones ni los proyectos particulares con los cuales se realiza o implementa, que, como se dejó sentado anteriormente, son materia de los POAI.

El PIMU, como proceso integral y complejo de un proyecto de planificación para el desarrollo de la política de movilidad urbana, considera periodos de ejecución de corto plazo (mínimo un periodo constitucional de la administración municipal), de mediano plazo (mínimo dos periodos ídem) y de largo plazo (mínimo tres periodos

ídem), a los que paulatinamente obedece un proceso de implementación que abarca varias administraciones.

En el marco del periodo de corto plazo, correspondiente a las ejecutorias del actual gobierno, que para los fines probatorios se relacionan en documentos anexos, las actividades desarrolladas según el Plan Operativo Anual de Inversiones y las actividades programadas para el 2010, dando así desarrollo a los proyectos y programas específicos que materializan y concretan lo que propone el Decreto 0615, contentivo del PIMU.

Por constituir el PIMU uno de los instrumentos más importantes y de mayor transversalidad en el proyecto de ciudad, participan en su planificación, diseño, gestión e implementación varias dependencias de la administración pública municipal, departamental y nacional, y varios entes privados, antes y después de la promulgación de la ley 1083 de 2006, bajo la consideración de que el Estado es uno y una las administraciones que se suceden, de lo cual resulta, que la totalidad de los proyectos que han de desarrollarse durante al menos doce años no pueden desarrollarse en una sola vigencia de la Administración Municipal.

En ese contexto, y para dar cuenta de lo del Plan Integral de Movilidad Urbana – PIMU -, se enuncian cada uno de los programas y proyectos que lo integran, y los avances que a la fecha se han realizado, para lo cual tendremos como norte el mismo Decreto 0615 cuyas temáticas de movilidad se desarrollan en el mismo orden en los capítulos 7 del presente documento.