

7.13 PLAN DE TRANSPORTE DE CARGA Y MERCANCÍAS

7.13.1 Política

El sistema de transporte de carga y de mercancías se orienta a la creación de las condiciones óptimas para la integración del proyecto de “Puerto seco” en CENCAR y los centros de acopio con los centros de acopio internos para mejorar la movilidad urbana y regional. Es finalidad de esta política mejorar los indicadores de la calidad de vida de las personas y generar condiciones para que Santiago de Cali y la región adyacente, mejore sus condiciones de competitividad en el nuevo orden estratégico del país en el marco de la globalización y de las exigencias contemporáneas sobre sostenibilidad ambiental.

7.13.2 Objetivo

Definir el sistema de rutas para la distribución de mercancías en el ámbito municipal y los mecanismos de ordenamiento y regulación, acordes con el funcionamiento integral del sistema de movilización urbana.

7.13.3 Estrategias

- * Concentrar las actividades de carga en centros de acopio para disminuir tiempos en los procesos de cargue, descargue y trámites de acarreo. Reducir la ocupación del espacio público generada por el cargue y descargue de camiones, regulando los horarios de operación.
- * Organizar en el área de actividad industrial centros de acopio y distribución internos, con vías de acceso especializada y conectada con la región a través de centros de acopio externos, situados en la periferia o en municipios vecinos.
- * Controlar el peso de los vehículos de carga en los accesos al perímetro urbano a través de la implantación de básculas de pesaje.
- * Restringir el transporte de carga pesada en las centralidades. Racionalizar el tráfico de camiones mediante la implementación de rutas de distribución y/o corredores logísticos. Racionalizar el tráfico de camiones de paso por la ciudad que van hacia otras ciudades, especialmente los que transportan cargas peligrosas.

* Fomentar el transporte de carga por sistema férreo y fluvial.

7.13.4 Programa

Elaboración del Plan de Transporte de Carga y Mercancías y del Estatuto Municipal de Carga.

7.13.4.1 Proyectos de diagnóstico

Toma de información para identificar el comportamiento del transporte de carga en Santiago de Cali:

En esta primera etapa se diagnosticará la situación actual del transporte de carga, mediante la caracterización de los viajes en la ciudad, por medio de la realización de encuestas que manifiesten orígenes y destinos de los viajes típicos que realiza tanto la carga de abastecimiento de la ciudad como la carga en tránsito (de paso) a nivel regional y nacional. La metodología a utilizar debe permitir encuestar el tipo de carga y las características de los equipos de viaje, entre otros aspectos, produciendo las matrices de carga.

Complementariamente, se deben realizar aforos vehiculares en cordón externo para períodos de aforo de las 06:30 a las 20:30 en días típicos y atípicos, en los ocho corredores de entrada y salida de la ciudad de Cali: Recta Cali-Palmira, Autopista Cali-Yumbo, antigua vía Cali-Yumbo, Portada al Mar, vía a Candelaria, vía a Puerto Tejada, vía a Jamundí, y Avenida Cañas Gordas. Estos volúmenes se deberán desagregar por sentido y por tipo de vehículo, en períodos de 15 minutos.

Se trata pues de obtener el diagnóstico del sistema de movilidad del transporte de carga, teniendo en cuenta los componentes de movimiento de carga, e infraestructura, equipamientos y usos del suelo. Con este diagnóstico se deberán identificar los elementos críticos del sistema.

7.13.4.2 Proyectos de formulación

Plan de Movilidad de transporte de carga y definición de las áreas para el desarrollo de equipamientos urbanos o centros logísticos para el manejo de carga en la ciudad de Santiago de Cali:

En esta segunda etapa, mediante modelación y simulación, se desarrollará el plan de circulación y equipamientos para el transporte de carga en el que se incorpore al análisis las expectativas de crecimiento de los volúmenes de carga regional y nacional que se mueven a través de la ciudad de Santiago de Cali y las áreas para el manejo de la carga como lo son la Central de Carga CENCAR, la Central de Abastos CAVASA y otros. Se deberán tener en cuenta las matrices de carga

construidas en la primera etapa, para así establecer las futuras proyecciones a mediano y largo plazo del movimiento de carga.

Alcances de la segunda etapa:

* Desarrollar un plan estratégico de movilidad y accesibilidad para el transporte de carga para la ciudad de Santiago de Cali orientado a: i) la reasignación del tráfico en las vías (tráfico del transporte de carga) como lo requiera el sistema general de movilidad urbana, y ii) la jerarquización de la malla vial para el manejo de la carga.

* Establecer recomendaciones para la infraestructura vial para el manejo de carga.

* Establecer recomendaciones para la localización y cuantificación de las áreas para equipamientos urbanos para el manejo de carga en la ciudad de Santiago de Cali. Se deberá al menos establecer los siguientes equipamientos en lo relacionado con el transporte de carga: la Central de Carga CENCAR, la Central de Abastos CAVASA y los Centros Logísticos y de Intercambio de Carga a que hubiere lugar.

A partir de la información analizada; del diagnóstico integral de la movilidad, realizado en la primera etapa del estudio, el cual incluye la toma y análisis de información primaria; y, de los proyectos identificados, se diseñarán las estrategias para el transporte de carga.

Un componente muy importante de este diseño es el análisis de la articulación de la malla vial, las terminales de carga con operación como centros logísticos y las líneas de deseos de los viajes con carga, de tal forma que se optimice la circulación de los vehículos de mayor tamaño, la circulación de los vehículos con carga de paso, y la circulación de los vehículos con cargas peligrosas.

De otra parte, estas estrategias se diseñarán en coordinación con la disponibilidad de parqueaderos, de tal forma que se cuente con facilidades para el cargue y descargue de mercancías en los puntos relevantes de la ciudad. Adicionalmente, se hará énfasis en la especialización de corredores viales, buscando con ello una circulación más fluida.

Estas estrategias se ajustarán al proceso de crecimiento de la ciudad y del sector comercial predominante en la ciudad.

En resumen, adicionalmente a lo anteriormente expuesto, se deberá formular:

- * La implementación de rutas de distribución y/o corredores logísticos y especialización de ejes de acceso regional hacia los centros de distribución internos.
- * La ubicación y construcción de centros logísticos y de intercambio de carga cerca de sistemas de circulación definidos y cerca de los centros de origen o destino (Central de Carga -CENCAR, Central de abastos CAVASA y otros), y las conexiones de la ciudad con el resto del país.
- * El diseño e implementación de un sistema integral de rutas para el transporte de materias peligrosas.
- * Un programa de créditos blandos a través del sector financiero de manera que permita adelantar la sustitución de las carretillas de tracción animal por vehículos de baja capacidad de carga.