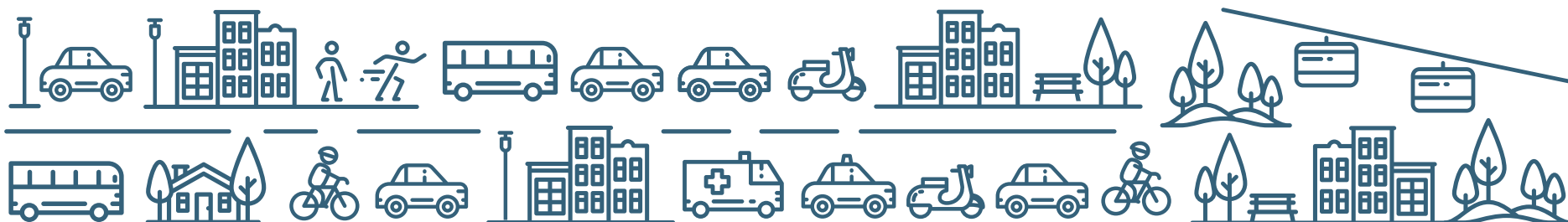


————— Cómo vamos en  
**MOVILIDAD**





La movilidad es uno de los aspectos funcionales con mayor incidencia en la calidad de vida en las aglomeraciones urbanas, independiente de su tamaño o escala. Así mismo, es un factor de competitividad, eficiencia y equidad, por lo que su planeación debe responder a la función social del territorio y debe estar acorde con la estructura ecológica y ambiental.

Tanto el desarrollo económico como la calidad de vida están impactados por las políticas de transporte. Es un servicio esencial para las actividades económicas (transporte de bienes, turismo, compras, trabajadores, etc), por lo que un sistema de transporte eficiente impulsa el desarrollo económico y social y reduce las externalidades o costos negativos de esta actividad humana.

Una mala planeación en el sistema de transporte revierte los beneficios sociales y económicos de los centros urbanos, causa congestión, aumenta los costos del sistema de salud por accidentalidad, calidad del aire y sedentarismo y ocasiona daños ambientales.

Según un reciente estudio del DNP, el país pierde cerca del 2% del Producto Interno Bruto por los trancones. Aunque la situación es más evidente en las grandes ciudades del país, la tendencia indica que muy pronto ciudades intermedias presentaran niveles de congestión vehicular similar, de no aplicar políticas que inviten a los ciudadanos a racionalizar el uso de los vehículos privados.

La planeación de la movilidad ha evolucionado desde el transporte y el tránsito, enfocado en mantener y aumentar el flujo vehicular, hacia un nuevo paradigma orientado a la accesibilidad de las personas a los bienes y servicios de las ciudades. Este cambio de modelo implica tres líneas de acción en la planeación: evitar o reducir las

distancias que deben ser recorridas, impulsar el cambio hacia medios de transporte más eficientes como el transporte público, caminar o la bicicleta, y finalmente, aumentar la eficiencia energética del transporte motorizado para reducir las externalidades ambientales y de salud.

La evidencia científica es fuerte al indicar que, a mayor ingreso, la tasa de motorización aumenta hasta un nivel de saturación, que está influenciado a su vez por la planeación, la densidad urbana y los sistemas de transporte público eficientes. De este modo existen países donde, a pesar de tener altos ingresos, las tasas de motorización no son las esperadas pues los ciudadanos deciden, independientemente de su condición económica, hacer uso de otros medios de transporte pues les representan una mejor elección a la hora de movilizarse.

Ahora bien, países con alta motorización como Dinamarca (549 vehículos por cada mil habitantes), Holanda (523), Francia (576) y Suecia (522) a su vez son reconocidos por su modelo de desarrollo urbano, la eficiencia de sus sistemas de transporte público y el uso masivo de la bicicleta como opción de transporte, dando fuerza a la teoría según la cual, el problema no es el número de carros y motos per se, sino su uso indiscriminado. Estos mismos países, son ejemplo en la proporción de ciudadanos que realiza sus viajes habituales en transporte público, bicicleta o caminando, que en todos los casos supera el 80%.

Así mismo, los gobiernos de países desarrollados están implementando agresivas políticas para reducir aún más el uso indiscriminado de los vehículos particulares. Por ejemplo Oslo planea prohibir la circulación de vehículos automotores privados en el centro de la ciudad, al igual que Helsinki y Madrid, Londres, Estocolmo y Milán han implementado mecanismos para la gestión de la demanda como cargos por congestión, que pretende cobrar el uso de la infraestructura de movilidad en zonas concurridas. París ya inició la peatonalización de las que antiguamente eran vías rápidas en la ciudad y tiene planeado prohibir la circulación de vehículos de diésel. Nueva York y San Francisco, han adoptado políticas para restringir el uso del automóvil, como reducir el espacio público destinado a parqueo y bajar los límites de velocidad.

Los indicadores en Manizales muestran que la ciudad va en la misma dirección que muchas ciudades de países de ingresos crecientes, aunque todavía no se perciben los efectos latentes de la congestión vehicular. La tasa de motorización aumenta cada año, particularmente el número de motos, el uso del transporte público disminuye y sus usuarios se trasladan a medios privados y la accidentalidad se mantiene en niveles más altos que los promedios internacionales. Expertos advierten que en los 10 años habrá en las ciudades tanta gente movilizándose en medios de transporte privados como públicos, lo que causará niveles de congestión y contaminación insostenibles.

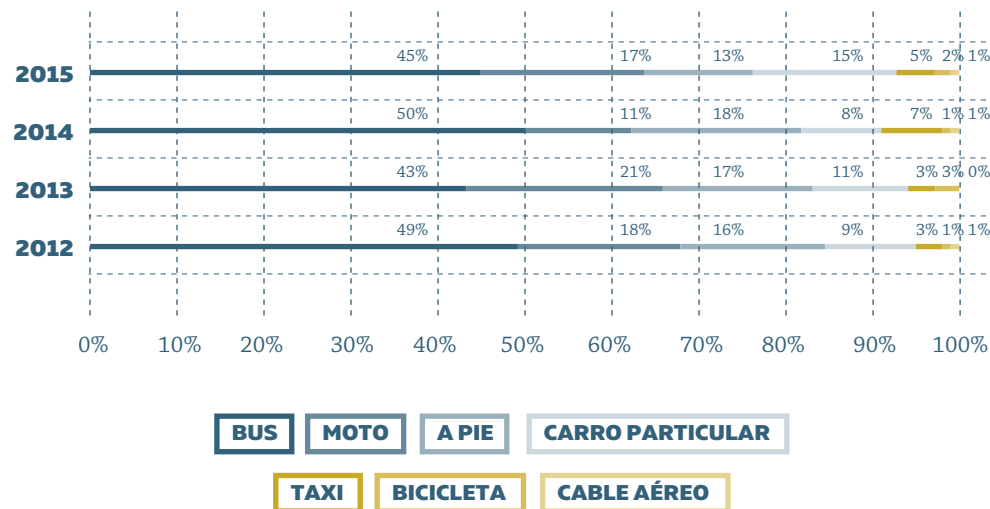
En Manizales, como se mencionó anteriormente, los ciudadanos todavía no perciben los efectos de la congestión vehicular en sus tiempos de recorrido. A la pregunta de si sus trayectos habituales estaban tomando más tiempo que antes a causa de la congestión, solo 15% respondió de manera afirmativa. Esta proporción es la más baja de la Red Cómo Vamos y es una de las variables más correlacionadas según el análisis aplicado a más de 100 variables de Encuesta de Percepción con calificar una ciudad como satisfactoria o no para vivir según los ciudadanos<sup>6</sup>.

6. En general todos los factores que se encuentran dentro del hábitat urbano fueron los que marcaron coeficientes de correlación más altos con la satisfacción de una ciudad como lugar para vivir: espacio público satisfactorio, servicios públicos bien calificados, percepción de seguridad en la ciudad, buen comportamiento ciudadano, fueron los coeficientes más altos encontrados en el análisis. Manizales fue la ciudad en la cual una mayor proporción de encuestados manifestaron sentirse satisfechos con la ciudad. Más información sobre los resultados de esta encuesta comparada y el análisis de correlaciones, se encuentran en [http://manizalescomovamos.org/?page\\_id=2575](http://manizalescomovamos.org/?page_id=2575)

Por su incidencia en la calidad de vida y por ser actualmente uno de los factores que diferencian a Manizales de las demás ciudades de la Red Cómo Vamos, las autoridades municipales deben prestar mayor atención a este tema con visión de futuro, no solamente a través la construcción de más infraestructura sino a través el mejoramiento de las condiciones de acceso de los ciudadanos a los bienes y servicios de su ciudad, que incluye un mejor sistema de transporte público colectivo y mejores condiciones para los peatones y ciclistas. El transporte es fundamental para el desarrollo de las ciudades, pero el patrón actual de la ciudad no es sostenible en el mediano plazo.

## MODOS DE TRANSPORTE

Para 2015, 1 de cada 2 ciudadanos de Manizales se transportaba en transporte público colectivo, dentro del cual se encuentran bus, buseta, colectivo o taxi. 1 de cada 3 usaba medios privados para transportarse, incluyendo moto y carro particular y finalmente 1 de cada 6 caminaba o usaba la bicicleta como medio de transporte principal. El uso de medios de transporte no motorizados cayó 4 puntos en el último año, jalonado por la disminución de peatones, que bajó 5 puntos, mientras la bicicleta subió un punto su participación.



Gráfica 67. Manizales. Proporción de ciudadanos según el principal medio de transporte utilizado en la ciudad. 2012-2015

Fuente: EPC-MV 2012 a 2015

Que la proporción de ciudadanos que se movilizan en medios privados principalmente haya aumentado, sumado a la disminución de uso del transporte público y a menos ciudadanos caminando para transportarse, es una mala noticia para la sostenibilidad de la ciudad. El uso indiscriminado e irracional de los medios privados trae consigo múltiples externalidades negativas:

- Aumenta la congestión vial y por ende los tiempos de desplazamiento, al hacer uso de un bien escaso como son las vías. Esto influye de manera negativa en la calidad de vida de los ciudadanos.
- Incrementa la contaminación del aire y el ruido, lo que a su vez es un factor de riesgo para enfermedades respiratorias y cardiovasculares.
- Fomenta el sedentarismo de la población
- Aumenta la accidentalidad vial, que hoy en día es la segunda causa de muerte en personas jóvenes.
- Es muy costoso para los contribuyentes. En Manizales la construcción y mantenimiento de vías ha consumido en los últimos años más del 44% de los recursos propios de la ciudad. Ni por costos, ni por espacio, será posible garantizar un crecimiento de la malla vial al mismo ritmo de aumento del parque automotor, pues se requeriría construir cerca de 6 km de vías principales y 6 km de vías secundarias al año respectivamente.

Es paradójico encontrar que se produzca este efecto de sustitución entre medios de transporte públicos por privados, teniendo en cuenta que la satisfacción de los usuarios es bastante alta. Los usuarios más satisfechos son los ciclistas y los pasajeros del cable aéreo, con 100% de usuarios encuestados satisfechos. Por su parte, el 84% de los usuarios de colectivos y el 74% de los usuarios de buses y busetas se consideran satisfechos con estos medios de transporte.

En el contexto nacional esta cifra de satisfacción es bastante alta. Manizales es la ciudad de la Red Cómo Vamos que tiene una mayor satisfacción de los usuarios con los medios de transporte colectivos. La pregunta que surge es por qué se presenta este efecto de sustitución entre medios de transporte, si el servicio de transporte público es bien calificado por sus usuarios. Seguramente se está frente a cuestiones culturales y a la fuerte asociación que existe en la sociedad, entre uso de vehículo privado y progreso.

## USO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO



El 60% de los pasajeros de transporte público colectivo en el último año en Manizales se moviliza en buseta, que es el modo que mayor proporción de pasajeros transporta, pero que pierde 7 puntos de participación frente a 2018, seguido por los buses que movieron el 18% de los pasajeros. Los colectivos están moviendo al 17% de los pasajeros transportados y el cable aéreo a una proporción del 6%.

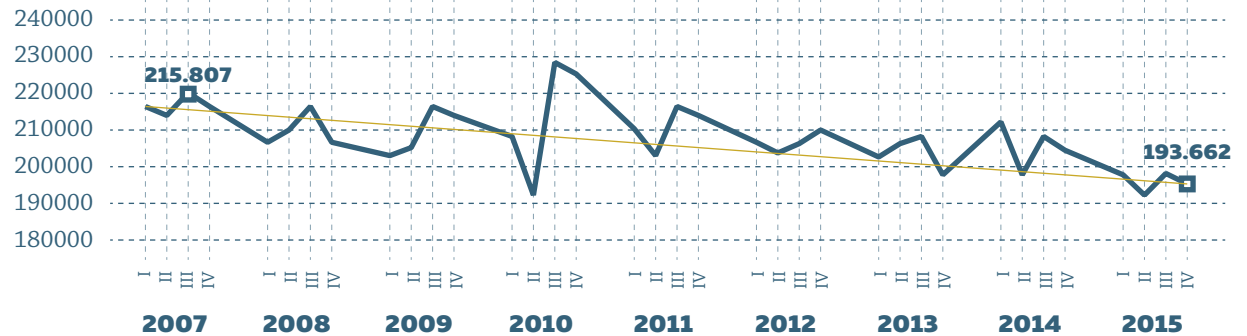
	2014	2015
Cable Aéreo	0%	6%
Buses	22%	18%
Busetas	67%	60%
Microbuses - Colectivos	11%	17%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

**Tabla 28.** Manizales. Proporción de pasajeros movilizados en transporte público colectivo por tipo de vehículo. 2008 y 2015

----- Fuente: DANE- Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros -----

Desde hace 8 años se está presentando una tendencia constante a la disminución de pasajeros transportados en buses y busetas. Según la Encuesta de Transporte Urbano del DANE, en promedio cada día el transporte público colectivo de la ciudad movilizó cada día 193.662 pasajeros en 2015, 22 mil pasajeros menos que en el año 2007. La disminución es especialmente acelerada en 2015, donde se pierden en un solo año el 5% de pasajeros frente al año anterior, mientras en años anteriores se requirieron 7 años para perder esta misma proporción de pasajeros movilizados.

Un escenario de mayor movilización privada que colectiva también es inconveniente para los empresarios del transporte pues a medida que se reducen los usuarios el negocio del transporte es menos rentable, lo que genera presiones para incrementar tarifas de transporte. Tal y como está diseñado el sistema de tarifas en la ciudad, el costo de las ineficiencias del sistema de transporte se traslada a los usuarios, lo que a su vez desincentiva aún más el uso del transporte público colectivo.



**Gráfico 68.** Manizales. Promedio de pasajeros movilizados diariamente en transporte público colectivo (incluye cable aéreo). 2007 a 2015

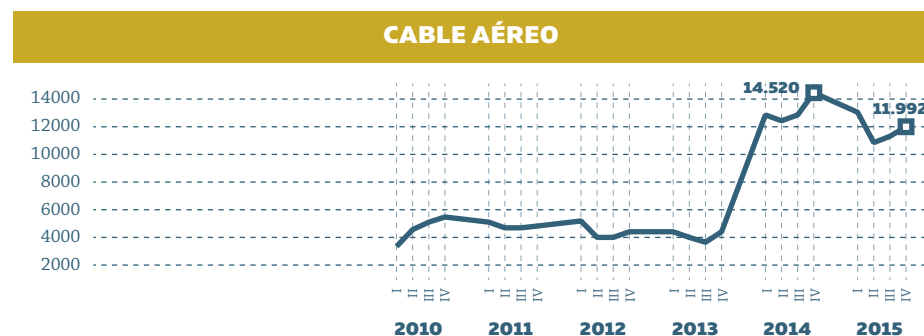
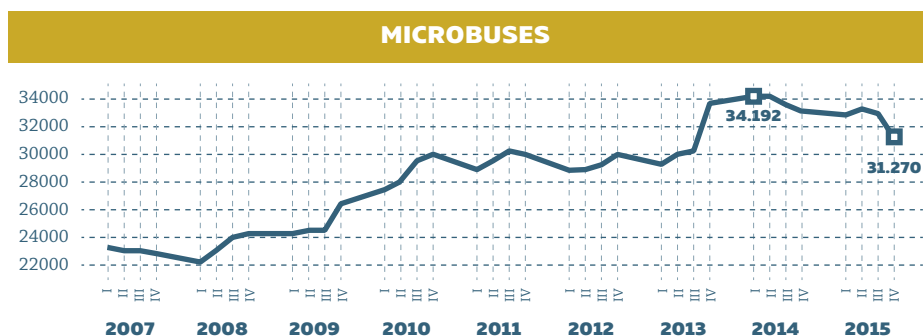
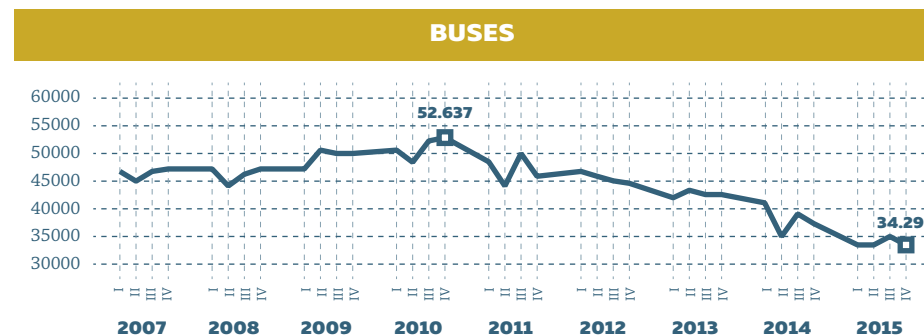
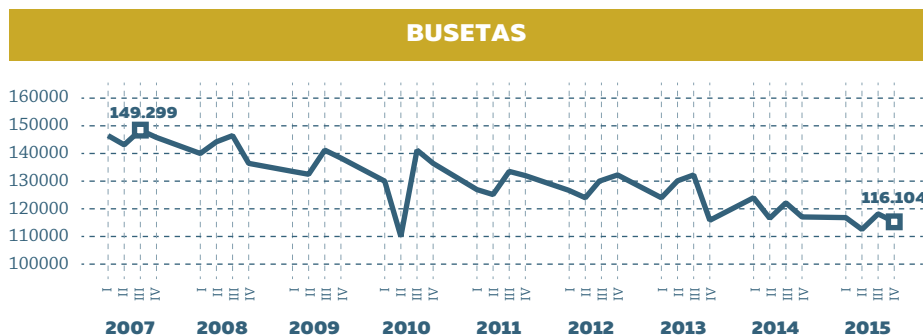
Fuente: DANE- Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros

Sin embargo no todos los modos de transporte público tienen el mismo comportamiento. Buses y busetas son los más afectados con la disminución de pasajeros. Los buses pierden el 33% de la participación en la distribución de los pasajeros transportados y las busetas el 10%. Del otro lado, los colectivos ganan un 13% de pasajeros transportados y el cable aéreo, a pesar de un descenso en 2015, transporta 1,5 veces el número de pasajeros que movía en el 2010, año de su inauguración.

Las preferencias de los usuarios de transporte público se han ido moviendo de buses y busetas a microbuses y cable aéreo, ambos vehículos con condiciones especiales a la hora de la prestación del servicio. Los microbuses, por su capacidad, efectúan menos paradas por lo que son más rápidos que los buses y busetas, y el cable aéreo tiene condiciones de confiabilidad, prestación continua del servicio (no hay que esperar el vehículo más de 3 minutos en condiciones normales de operación), tiempos de viaje estándar, comodidad y mayor tranquilidad en las cabinas.

Analizar los factores que hacen que estos medios de transporte hayan ganado terreno puede contribuir a mejorar las condiciones de prestación de servicio en buses y busetas, que aún mueven gran parte de los pasajeros, lo que a su vez permitirá reducir la tendencia a la disminución del uso del transporte público colectivo. Es importante tener en cuenta que en aquellos países en los cuales a pesar de los altos ingresos, la gran mayoría de población continua eligiendo el transporte público colectivo como su medio de transporte principal, se han hecho importantes inversiones en mejorar el servicio prestado y en ofrecer una calidad mejor o al menos similar a menor costo, a la que los usuarios podrían experimentar en su vehículo particular.

En 2007, la Corporación Andina de Fomento hizo un estudio sobre condiciones del transporte público en América Latina. De acuerdo con este estudio, los principales determinantes de un transporte público de calidad son tres:



**Gráfica 69.** Manizales. Pasajeros movilizados en transporte público colectivo por tipo de vehículo. 2007 a 2015

Fuente: DANE – Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros

efectividad del transporte público, rapidez y puntualidad. En ninguno de los tres se presentan en la ciudad condiciones óptimas. Con respecto a la efectividad, todavía en el centro de la ciudad se privilegia el transporte individual sobre el colectivo, en rapidez, un trayecto promedio en buseta tarda el doble que en moto o carro y en puntualidad, todavía no se han podido establecer tablas de horarios que permitan a los usuarios saber con anterioridad los horarios de su ruta.

Esto hace que uno de los proyectos urbanos más importantes que debe emprender la ciudad es la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP), el cual debería ser una de las prioridades no solo de la administración sino de las fuerzas vivas de la ciudad. Este sistema permitirá incluir distintos modos de transporte, implementar rutas más eficientes, integrar tarifas en caso de requerir transbordos, contar con vehículos adecuados e incentivar una prestación del servicio con mayor calidad y tecnologías más limpias. La implementación del SETP ha sido aplazada desde hace varios años y se encuentra dependiendo de recursos provenientes del gobierno nacional y su implementación, en el corto plazo al menos, es incierto. Tanto así que el plan de desarrollo que viene de ser aprobado, a pesar de mencionar su importancia, es bastante difuso a la hora de tener metas concretas frente a su implementación. La meta relacionada en este documento es: “Desarrollar una agenda participativa para la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público Colectivo SETP”. Evidentemente es una meta bastante discreta y poco cuantificable frente a un proyecto urbano que beneficiaría directamente a al menos el 50% de los habitantes de la ciudad.

Como se ha mencionado a lo largo de este capítulo, un poco más del 32% de los ciudadanos usan su moto o carro como medio de transporte principal. Entre los dos últimos años de aplicación de la Encuesta de Percepción de MCV, el porcentaje de usuarios de vehículos privados se ha incrementado del 19% al 32%. Por un lado, es positivo que el incremento en ingresos de la población les permita acceder a bienes durables. Sin embargo, desde el punto de vista de la sostenibilidad y movilidad urbana, es completamente inconveniente incentivar el uso irracional de los vehículos privados.

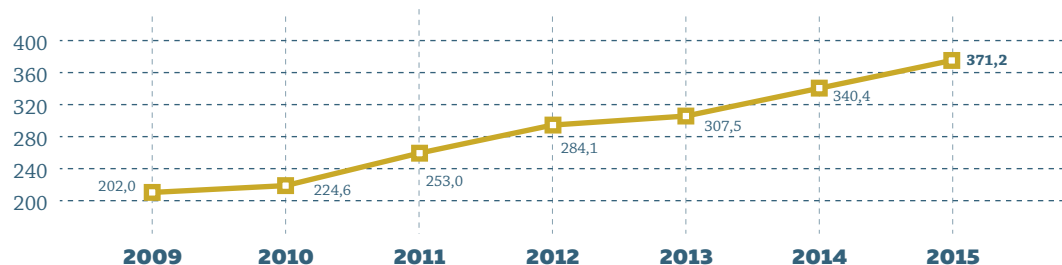
La tasa de motorización, indicador que relaciona la cantidad de vehículos con la población de una ciudad, permite aproximarse desde otro punto de vista al fenómeno de la movilidad urbana. Ahora bien, nuevamente es importante tener en cuenta que lo determinante a la hora de evaluar la congestión de las urbes, no es el número de carros sino el uso que se les da.

En el 2015 el parque automotor de la ciudad aumento un 9% y al comparar frente a 2010, el incremento es del 68%. El tipo de vehículo con crecimiento más acelerado en la ciudad es la moto, que se incrementa en un 12% en 2015 frente a un 8% en el número de carros. En los últimos 5 años, el número de motos matriculadas se duplicó y el de carros aumentó un 51%. Teniendo en cuenta que las vías son un bien escaso, estos aumentos de motorización ya se ven reflejados en un aumento de la congestión vial. La velocidad media en la ciudad ha pasado de los 27,7 km/hora en 2012 a 21,8 km/hora en 2015, en promedio un 21% inferior, de modo que un recorrido que tardaba 40 minutos en 2012 en 2015 tomaba casi 50 minutos.

Adicionalmente, una mirada los datos de tenencia de vehículo particular en la ciudad a través de los reportes de la Gran Encuesta Integrada de Hogares del DANE, permite observar que el incremento en la tenencia no ha sido tan democrático para el caso de los carros. Los hogares que reportaron tener carro particular solamente pasaron del 17% al 19% entre 2010 y 2014, sin mayores incrementos en este período de tiempo. De otro lado, los hogares con moto si se incrementan de manera significativa, pasando del 16% en 2010 al 23% en 2014.

Según las anteriores estadísticas, el crecimiento del parque automotor de carros podría estar más relacionado con la adquisición de vehículos adicionales en hogares que ya contaban con uno, que con nuevos hogares que adquirieron este bien.

Teniendo en cuenta un crecimiento similar al patrón de los últimos cinco años y de no revertirse la tendencia a la motorización, para el año 2020 la ciudad podría acercarse a 250 mil vehículos, casi el doble del parque automotor matriculado actualmente, cerca de 100 mil carros y 137 mil motos, y una tasa similar a 618 por cada 1000 habitantes. Es un escenario que debe anticiparse y planearse cuidadosamente.



Gráfica 70. Manizales. Tasa de Motorización por cada 1000 habitantes. 2009 a 2015

Fuente: Secretaría de Tránsito de Manizales

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	VARIACIÓN 2014-2015	VARIACIÓN 2010-2015
Carros	44.193	48.242	53.454	58.217	61.392	67.436	72.742	8%	51%
Motos	29.919	34.838	40.830	48.319	54.756	61.910	69.187	12%	99%
Vehículos de pasajeros	2.008	2.083	2.149	2.292	2.363	2.440	2.505	3%	20%
Vehículos de carga	2.050	2.111	2.253	2.423	2.403	2.543	2.608	3%	24%
<b>Total</b>	<b>78.161</b>	<b>87.274</b>	<b>98.686</b>	<b>111.251</b>	<b>120.914</b>	<b>134.329</b>	<b>147.042</b>	<b>9%</b>	<b>68%</b>

Tabla 29. Manizales. Número de vehículos matriculados por tipo y tasa de crecimiento. 2010-2015

Fuente: Secretaría de Tránsito de Manizales

## TRANSPORTE NO MOTORIZADO



Desde que el programa aplica su Encuesta de Percepción, ha llamado la atención a nivel nacional, la alta proporción de personas que caminan o usan la bicicleta como medio de transporte principal en Manizales (en mucha mayor proporción la primera opción). Incluso en el Índice de Progreso Social<sup>7</sup>, esta variable, es considerada una de las ventajas comparativas de la ciudad en el componente de sostenibilidad ambiental.

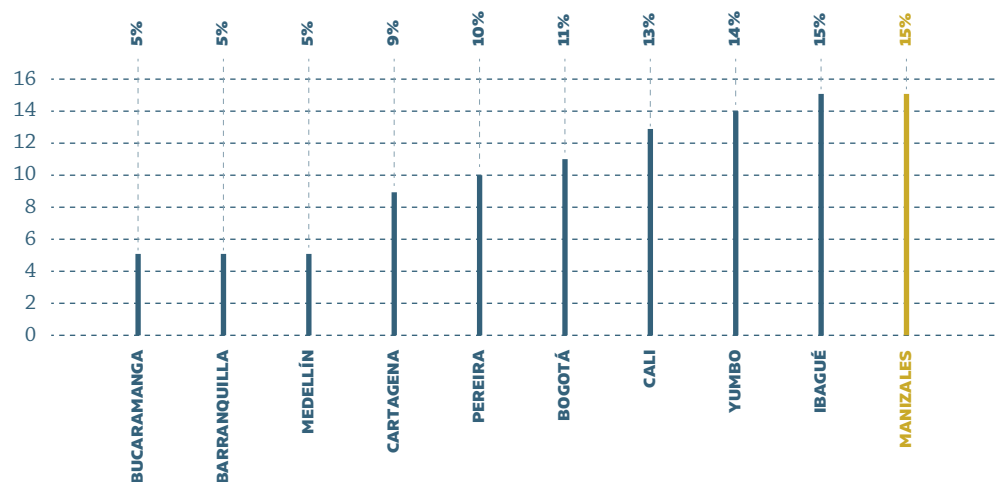
En Manizales 1 de cada 8 personas se transportó caminando o en bicicleta, la proporción más alta de las ciudades de la Red Cómo vamos, junto con Ibagué. De otro lado ciudades como Bucaramanga y Barranquilla fueron las que menor proporción presentaron. Aunque la ciudad aun es líder en este aspecto, el retroceso del indicador entre 2014 y 2015 es bastante significativo.

Al discriminar entre bicicleta y caminando, para 2015 los peatones bajaron del 18% al 13% y el uso de la bicicleta subió del 1% al 2%. El uso de transporte no motorizado bajó en el consolidado del 20% al 16%, mientras el uso de la moto y del carro, creció en proporción similar.

## USO DE LA BICICLETA



Con respecto al uso de la bicicleta, durante el 2014 fue construido el primer kilómetro de ciclorruta y en 2015 fueron demarcadas las principales vías como compartidas entre vehículos motorizados y ciclistas. Aunque el cable aéreo permite transportar bicicletas, lo que ha incentivado del uso entre los habitantes de Villamaría, las condiciones para los ciclistas no son las mejores. Es paradójico encontrar que, a pesar de que la ciudad tiene unas condiciones topográficas complicadas y de la poca inversión que se ha realizado en mejorar la infraestructura para este tipo de medios de transporte, el uso de la bicicleta en Manizales es superior a ciudades como Medellín, en donde se han hecho cuantiosas inversiones en promover su uso.



**Gráfica 71.** Proporción de ciudadanos que usa principalmente medios de transporte no motorizados para sus recorridos habituales. 2015

Fuente: Encuesta de Percepción Ciudadana comparada

PERIODO	NÚMERO DE VIAJES
Noviembre 2015	1025 (797 en monitoría y 228 en planilla)
Diciembre 2015	772 (632 en monitoría y 140 en planilla)
Enero 2016	229
Febrero 2016 del 01 al 14	356
Febrero 2016 del 5 al 30	752 (322 en monitoría y 430 en planilla)
Marzo 2016 del 1 a 15	1191 (711 hasta la fecha y 480 en planilla)

**Tabla 30.** Manizales. Número de viajes en el sistema de bicicletas públicas por mes. 2015

Fuente: Secretaría de Medio Ambiente

7. El índice de progreso social es un índice compuesto que busca proveer una mirada más integral del progreso de una sociedad, más allá de los tradicionales indicadores económicos. Fue desarrollado por Michael Porter (U. Harvard) y Scott Stern (MIT) y fue aplicado por primera vez a nivel de ciudades en Colombia, a través de la Red de Progreso Social Colombia, integrada por Social Progress Imperative, Fundación Corona, Compartamos con Colombia, Deloitte, la Universidad de los Andes y la Red de Ciudades Cómo Vamos. Para descargar los resultados completos visite <http://manizalescomovamos.org/?p=3875>

Aun así, la ciudad ha empezado a tomar conciencia de los beneficios de promover uso de la bicicleta. Durante el 2015 se puso en funcionamiento el sistema público de bicicletas “Manizales en Bici” con 135 bicicletas públicas gratuitas ubicadas en 8 estaciones. Para marzo de 2016 se encontraban inscritos 1639 usuarios.

Los usos del sistema público de bicicletas se han incrementado de manera significativa. En el momento de su inauguración se presentaron 1025 viajes al mes y para marzo de 2016 los usos estaban por encima de los 2 mil.

## ACCIDENTALIDAD



¡MEJORÓ!

Una de las externalidades más graves de la movilidad son los accidentes de tránsito. La accidentalidad vial es la segunda causa de muertes en menores de 35 años y cada año, según estimaciones de la Universidad de los Andes, podría estar costándole a la sociedad 60 mil millones de pesos tan solo en Manizales, teniendo en cuenta gastos médicos, administrativos y de atención de accidentes, incapacidades, costos funerarios, daños psicológicos y lucro cesante.

Según la Secretaría de Tránsito, en 2015 se presentaron 4 mil 663 accidentes de tránsito, un 7% menos que en 2012. Según esta entidad, los accidentes en moto se mantuvieron casi intactos, bajaron casi la quinta parte los accidentes en transporte público colectivo y disminuyeron también los accidentes en carro particular. Solo aumentaron, según esta entidad, los accidentes en bicicleta.

					VARIACIÓN
	2012	2013	2014	2015	2014-2015
Automóvil, camioneta o campero	2.831	2.656	2.884	2.643	-8%
Servicio público colectivo	586	624	715	584	-18%
Vehículos de carga	247	209	249	235	-6%
Moto	1.072	1.052	1.136	1.149	1%
Bicicleta	31	42	36	52	44%
<b>Total</b>	<b>4.767</b>	<b>4.583</b>	<b>5.020</b>	<b>4.663</b>	<b>-7%</b>

Gráfica 31. Manizales. Accidentes de tránsito por tipo de vehículo. 2012-2015

Fuente: Secretaría de Tránsito de Manizales

Sin embargo, a pesar de que según la Secretaría de Tránsito los accidentes disminuyen, los accidentes con víctimas mortales se mantienen en niveles similares y cobran la mayor parte de víctimas en usuarios vulnerables: peatones y motociclistas. Las estadísticas relacionadas con mortalidad en accidentes de tránsito son analizadas con mayor profundidad en el capítulo de seguridad.

## MOVILIDAD SEGURA COLOMBIA RESPONSABILIDAD DE TODOS

Por: **Gustavo Cabrera Arana**, Profesor titular en Salud Pública de la Universidad de Antioquia

Los determinantes, riesgos, exposición, eventos, efectos y la gestión de los incidentes viales (porque no son accidentes), son un desafío global para toda la civilización, en especial en el mundo en desarrollo y particularmente en subregiones como América Latina y El Caribe, cuya cultura la hace propensa al irrespeto de normas, cualquiera que sean.

La Constitución de Colombia de 1991 propugna por los derechos a la vida, la salud, la movilidad, entre otros, expresados en leyes como la de Seguridad Social de 1993, el Código de Tránsito de 2002, las recientes sobre alcohol-psicoactivos al conducir, la que creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial-ANSV y la estatutaria en Salud. Sin embargo, las evidencias sobre mortalidad y morbilidad de origen vial no son las esperadas.



En estos 25 años de nueva constitucionalidad e institucionalidad, los lesionados no fatales graves a moderados que requieren atención en salud sumarían 2,5 millones, el mismo número de habitantes que tiene Medellín; en cuanto a los leves, es decir que no requieren atención médica, alcanzarían los 10 millones, más que Bogotá; y sobre las decenas de miles de personas que sobreviven con alguna discapacidad, aún se desconoce la condición de vida, salud y movilidad en la que se encuentran.

El costo personal, familiar y social en bienestar, productividad y desarrollo por efecto de riesgo vial es alto. Desde 1991 unos 200 mil colombianos murieron en Incidentes Viales, para nada accidentes o inevitables, en calles y carreteras del país; su peso en el PIB se estima en 2,4%, similar al costo/año del conflicto armado o del reciente fenómeno natural "El Niño". La vial, después de la homicida, es la segunda causa de muerte violenta en Colombia, y es la primera entre la población joven.

En plena Década de Acción Global en Seguridad Vial 2010-2020 los datos señalan su incremento interanual progresivo en Colombia. Según FORENSIS (publicación especializada de Medicina Legal) en 2014 hubo 6.402 muertes viales; preliminares de 2015 señalan cifra aún superior, cercana a 6.900 registros.

Por otra parte, los lesionados no fatales que reporta Medicina Legal son apenas fracción de lo real. Se sabe, por Registros Individuales de Prestación de Servicios-RIPS del Ministerio de Salud y reclamos SOAT de FASECOLDA, que los afectados superan los 600 mil. Las cifras reales de afectados por incapacidad y discapacidad por este tipo de incidentes se desconocen.

Asimismo, aunque se avanza en la conciencia pública e interés de medios de comunicación, la obsoleta conceptualización, la pobre adopción de normas y planes, la falta de políticas públicas, la baja percepción del riesgo de la mayoría de usuarios viales, la aún más baja formación y capacidad de gestión en actores territoriales, junto a todo lo conocido en Colombia sobre expedición de licencias de conducción y control vial, entre otros inúmeros problemas, son un escenario negativo para superar la situación.

En respuesta, tanto el Plan Nacional de Seguridad Vial del Ministerio de Transporte y el Decenal de Salud Pública del Ministerio de Salud abordan el problema con un horizonte decenal de acciones a 2021. En el marco del necesario trabajo interministerial recientemente se validó, con participación de la Universidad de Antioquia, una metodología para ejecutar diversas acciones hacia la Movilidad Saludable, Segura y Sostenible.

Dicho recurso está disponible para todos los territorios de la Nación en la SubDirección Ambiental del Ministerio de Salud y Protección Social; además espera encontrar en los Comités Territoriales de Salud Ambiental su espacio natural para ser adoptado e implementado frente al problema de la inseguridad en la movilidad.

Debemos estar alertas, ya que la muerte y lesión vial no fatal afecta en Colombia en un 95% a usuarios viales muy vulnerables que se mueven a pie, moto, cicla, o que son pasajeros de transportes públicos obsoletos y precarios; la mayoría son pobres con baja educación e ingreso, una muestra más de la inequidad nacional.

## INVERSIÓN EN EL SECTOR TRANSPORTE

El sector de transporte ha sido por varios años el "consentido" del presupuesto municipal con recursos propios. En el cuatrenio pasado, en la ciudad se invirtieron 139 mil millones de pesos en conceptos relacionados con el transporte, de los cuales la construcción y mantenimiento de vías se llevó la mayor parte.

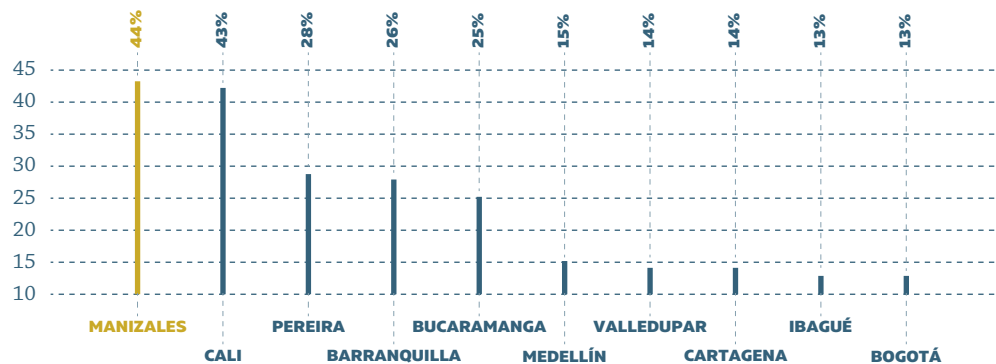
Transporte fue durante el cuatrenio 2012-2015 el sector en el cual más recursos propios se invirtieron, equivalentes al 44% del presupuesto de recursos provenientes de esta fuente. Bastante lejos de estos niveles de inversión, fortalecimiento institucional y salud con el 7% y el 6% respectivamente son los sectores que le siguen a transporte en inversión en recursos propios.

Esta composición de la distribución del presupuesto de recursos propios, se destaca a nivel nacional por la gran importancia que, en términos de asignación, se le da al sector transporte en la ciudad. Manizales es la ciudad de la Red Cómo Vamos en la cual la proporción de recursos propios para transporte es la más alta de la Red Cómo Vamos, en contraste Bogotá apenas invierte el 13% de los recursos en este sector y Medellín el 15%.

Según la Contaduría General de la Nación, el 85% de los recursos invertidos en transporte en 2015 se destinaron a la construcción, mantenimiento o mejoramiento de vías. Solo 11% de los recursos se invirtieron en transporte público, a pesar de su incidencia en la calidad de vida y de ser el medio de transporte en el cual se mueve la mitad de la población de la ciudad y tan solo el 5% se invirtió en cultura ciudadana, seguridad vial y prevención de accidentes.

Para concluir, una mirada a la estructura de la asignación presupuestal de la ciudad permite ver que la construcción de vías ha sido la gran prioridad de las administraciones de la ciudad. A pesar de que la ciudad requiere soluciones en infraestructura, la construcción y el mantenimiento de vías es muy costosa pues es el sector que más consume recursos propios y garantizar el crecimiento de la malla vial de manera paralela al crecimiento del parque automotor, es una posibilidad bastante alejada de la realidad física y presupuestal.

En muchos países del mundo, incluyendo la principales ciudades de Estados Unidos, la estrategia para mejorar la movilidad se está enfocando hacia incentivar el uso del transporte público y de los modos de transporte no motorizados, acompañada de una gestión más eficiente del espacio urbano que privilegie a los modos de transporte colectivos y amigables con el medio ambiente. Los mensajes parecieran apuntar a direcciones diferentes, pues no se ha visto tanto interés en mejorar el transporte público, impulsar el SETP y la infraestructura peatonal y ciclista, como se ha tenido para fomentar la construcción de infraestructura vial.



Gráfica 72. Proporción de recursos propios invertidos en transporte por ciudades. 2015

Fuente: Contaduría General de la Nación Sistema Chip

INVERSIÓN TOTAL EN TRANSPORTE	2014	2015	PARTICIPACIÓN	VARIACIÓN	FUENTES DE FINANCIACIÓN 2015		
				2014-2015	PROPIOS	COFINANCIACIÓN	CRÉDITO
Construcción, mejoramiento y mantenimiento de vías	33.508.643	39.233.574	83%	17%	32.659.653	1.114.162	5.459.759
Estudios de preinversión		65.700	0%	100%	65.700		
Interventoría de construcción		369.505	1%	100%	369.505		
Sistemas de transporte masivo	2.699.720	5.030.125	11%	7%	5.030.125		
Planes de tránsito, Educación, Dotación de equipos y seguridad vial	2.699.720	2.469.976	5%	-9%	2.469.976		
<b>Total</b>	<b>40.887.637</b>	<b>47.168.880</b>	<b>100%</b>	<b>15%</b>	<b>40.594.959</b>	<b>1.114.162</b>	<b>5.459.759</b>

Gráfica 32. Manizales. Inversión de la Alcaldía de Manizales en el sector transporte. 2015

Fuente: Contaduría General de la Nación Sistema Chip

## RECOMENDACIONES DE LA MESA DE TRABAJO EN MOVILIDAD

Como parte del análisis del anteproyecto del Plan de Desarrollo, el programa Manizales Cómo vamos realizó una serie de mesas técnicas con expertos, académicos, tomadores de decisiones, gremios y ciudadanos. Las principales recomendaciones surgidas de la mesa de movilidad fueron las siguientes:

- Hay que hacer del transporte público una decisión de movilidad más atractiva
- Mejorar el servicio, más innovación: mejor conducción, menos paradas, vehículos más cómodos e incluyentes, integración tarifaria, tecnologías limpias, carriles exclusivos.
- Reducir el uso irracional de vehículos privados: investigar opciones como peajes urbanos, limitación en parqueaderos, incentivos para vehículos con varios ocupantes.
- Ofrecer más alternativas de movilidad: bicicletas, cable aéreo.
- Fomentar el uso de medios de transporte no motorizados: menos costosos para la ciudad y con mayor retorno social.
- Implementar Visión Cero en seguridad vial. Un cambio de enfoque en la responsabilidad, 0 tolerancia a las muertes por accidentes. Parte del principio básico de que 'la vida y la salud nunca pueden ser intercambiadas para otros beneficios dentro de la sociedad'.
- "Pacificar" vías, diseño vial que salve vidas, reconocer que los seres humanos comenten errores y que el objetivo de los diseñadores de las vías es mitigar estos errores, aplicar la ley privilegiando la vida y responsabilidad compartida.
- Es urgente implementar el Sistema Estratégico de Transporte Público en la ciudad. Se deben unir los esfuerzos para impulsar esta iniciativa.