

**Cámara de Comercio de Cali - Fundación AlvarAlice - El País  
Casa Editorial El Tiempo - Fundación Corona - Cámara de Comercio de  
Bogotá**



**MESA DE TRABAJO**  
**SOBRE LOS CAMBIOS EN LOS RECURSOS ASIGNADOS A LAS MEGA OBRAS Y EL**  
**ESTADO DE AVANCE DE LOS PROCESOS DE LICITACIÓN, FINANCIACIÓN,**  
**EJECUCIÓN, GERENCIA Y CONTROL SOCIAL**

**Santiago de Cali, Marzo 19 de 2009**

**Iniciativa para evaluar los cambios en la calidad de vida de Cali**  
**Avenida 6N N° 17 - 92. Oficina 705. Telefono: 6534406 - 3962907**  
**[www.calicomovamos.org.co](http://www.calicomovamos.org.co)**  
**[calicomovamos1@yahoo.com](mailto:calicomovamos1@yahoo.com)**



## **COMITÉ DIRECTIVO**

ÓSCAR ROJAS RENTERÍA  
DIRECTOR DE LA FUNDACIÓN ALVARALICE

MARÍA ELVIRA DOMÍNGUEZ  
DIRECTORA DE EL PAÍS

JULIÁN DOMÍNGUEZ RIVERA  
PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE CALI

RAFAEL SANTOS CALDERÓN  
CO-DIRECTOR DE EL TIEMPO

EMILIA RUIZ MORANTE  
DIRECTORA EJECUTIVA DE LA FUNDACIÓN CORONA

MARÍA FERNANDA CAMPO SAAVEDRA  
PRESIDENTA DE LA CÁMARA DE LA COMERCIO DE BOGOTÁ

## **COMITÉ TÉCNICO**

ÓSCAR ROJAS RENTERÍA  
DIRECTOR DE LA FUNDACIÓN ALVARALICE

GERARDO QUINTERO  
JEFE DE CIERRE DE EL PAÍS

CÉSAR AUGUSTO GARCÍA CASTAÑO  
GERENTE DE GESTIÓN PÚBLICA DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE CALI

JOSÉ LUIS VALENCIA DÍAZ  
JEFE DE REDACCIÓN DE EL TIEMPO CALI

OFELIA CORRADINE  
DIRECTORA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL DE LA CASA EDITORIAL EL TIEMPO

MARTA LUCÍA DE LA CRUZ FEDERICI  
JEFE AREA DE GESTIÓN LOCAL Y COMUNITARIA DE LA FUNDACIÓN CORONA

JUAN FERNANDO PETERSSON  
DIRECTOR PROGRAMA "OJO CON BOGOTÁ Y LA REGIÓN" DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ

## **COORDINACIÓN**

ARABELLA RODRÍGUEZ VELASCO  
COORDINADORA

MAURICIO VÁSQUEZ NÚÑEZ  
ASISTENTE TÉCNICO



## MESA DE TRABAJO

**“Para conocer y analizar los informes que la Alcaldía presentara sobre: Los cambios en los recursos asignados a las megaobras y el estado de avance de los procesos de licitación, financiación, ejecución, gerencia y control social de las megaobras”**

### Objetivo General

Analizar la distribución y la sustentación de los cambios en los recursos asignados a las Megaobras y el estado de avance de los procesos de:

- Estructuración de las licitaciones (modalidades)
- Cronogramas de licitación y orden de prioridad para la ejecución de las obras.
- Liquidación, facturación recaudo y administración de la contribución por valorización.
- Conformación de una gerencia estratégica e integral para las Megaobras.
- Elección de los representantes al comité de valorización.

### Objetivos Específicos

Sobre los recursos asignados a las megaobras, el proceso de licitación y los cronogramas de ejecución de las obras

1. Analizar la explicación que brinda la Alcaldía sobre los cambios que tuvieron las megaobras en cuanto a la asignación de recursos se refiere y socializar la información adicional que la Alcaldía presente sobre los presupuestos de las megaobras.
2. Conocer y analizar el cronograma del proceso de licitación de las megaobras, la modalidad de contratación y demás características generales de este proceso.
3. Conocer los criterios con base en los cuales van a establecer el orden de prioridad en que tienen previsto ejecutar las megaobras viales.

Sobre la financiación de las megaobras, la gerencia de las mismas y el proceso de control social.

4. Conocer el estado de avance del proceso de alistamiento para:
  - *La liquidación, facturación, recaudo, reclamos y administración de la contribución por valorización y el ritmo esperado de recaudo.*



- *La organización de una gerencia estratégica para las megaobras con enfoque integral.*
  - *La elección de los representantes de los propietarios y poseedores de predios ante el comité de valorización.*
5. Conocer en que otros mecanismos adicionales al comité de valorización podrá participar la comunidad para monitorear directamente y en terreno:
- *El avance de las obras, el respeto de los diseños y de las obras complementarias de Espacio Público.*
  - *Evaluar las medidas a implementar para contrarrestar los trastornos que generan la construcción de las obras sobre el tráfico, entre otros.*

### Resultados esperados

1. Se conoce la sustentación que da la Alcaldía a la modificación de los recursos inicialmente aprobados para las megaobras y se define si habrán o no mas cambios en los presupuestos de estos proyectos.
2. Se analizan los beneficios y limitantes que tendrá la licitación de las megaobras según la modalidad de contratación que se aplique y el número de procesos de licitación que se abran.
3. Se analizan las ventajas y desventajas que tendrá la ejecución de las megaobras en el orden de prioridades que establezca la Alcaldía.
4. Se evalúa el estado de alistamiento que tiene la Alcaldía para el proceso de liquidación, facturación, recaudo, reclamos y administración de la contribución por valorización y la manera como se espera compaginar el recaudo con la ejecución de las obras.
5. Se conoce la manera como se tiene previsto estructurar la gerencia de las megaobras y los aspectos que van a ser monitoreados para analizar el nivel de integralidad y enfoque estratégico que se le dará a estos proyectos.
6. Se conocen los diferentes espacios con que puede contar la población para realizar control social a las megaobras tanto por el mecanismo de la elección de representantes al comité de valorización como por la opción de grupos de seguimiento a los diferentes aspectos que requieren ser evaluados.

### Preguntas claves

1. ¿En qué consistieron los cambios realizados a los proyectos que generaron como consecuencia modificaciones en los recursos asignados a las megaobras?



2. ¿Cuál es el número de licitaciones y las modalidades de contratación que la Alcaldía tiene previsto utilizar para la ejecución de las megaobras?
3. ¿Cuáles son las megaobras que tiene previsto la Alcaldía ejecutar por concesión y cuáles por contratos de obra pública?
4. ¿Cuál es el orden de prioridad en que van a ejecutarse las megaobras? ¿Cuáles son las fechas de inicio y de culminación que tienen prevista para cada obra?
5. ¿De cada peso recaudado cuántos centavos se tiene estimado destinar a la ejecución de las obras, a su administración y a otros conceptos?
6. ¿Cuáles son todos los mecanismos que tiene previsto implementar la Alcaldía para dar a conocer el avance del proceso de planificación y ejecución de las megaobras y atender las consultas que sobre los diferentes aspectos de estas obran tengan los ciudadanos?
7. Adicional a las reuniones del comité de valorización, ¿qué otro tipo de interacción tiene previsto la Alcaldía impulsar para facilitarle a los representantes de los propietarios y poseedores de predios y a la población en general, debatir sus inquietudes y recomendaciones con los diferentes funcionarios responsables de la planificación y ejecución de las megaobras y con expertos en el tema provenientes del sector académico, investigativo y gremial?
8. ¿Estaría dispuesta la Alcaldía a realizar de manera periódica una mesa de discusión técnica con diversos expertos que estén interesados en aportar sus ideas para mejorar el proceso de planificación y ejecución de las mega obras?

### **Antecedentes**

- El pasado 18 de agosto del 2008, el Programa Cali Cómo Vamos efectuó una primera mesa de trabajo para definir todos los aspectos que requerían ser evaluados en las megaobras a fin de realizar un análisis integral de las mismas.
- Se consideró necesario analizar la incidencia de las megaobras sobre la movilidad, la modernización vial, el espacio público, la renovación urbana, la competitividad y desarrollo territorial, la conexión de las diferentes zonas al interior de la ciudad y entre éstas y los municipios vecinos.
- Igualmente se recomendó revisar en una segunda mesa de trabajo el estado de avance en los procesos de diseño, presupuesto, licitación, financiación, ejecución, gerencia y control social de las megaobras.
- A continuación se presenta un resumen de las principales conclusiones derivadas de la primera mesa de trabajo.



## Conclusiones de la primera Mesa sobre Megaobras

### Sobre las Megaobras y el Plan de Movilidad.

1. Construir más hacia la periferia, demanda mayores desarrollos viales, estimula el crecimiento del parque automotor especialmente privado, lo cual no es sostenible ni funcional. Hay que apuntarle a la redensificación de la ciudad, al fortalecimiento del MIO y a un sistema de ciclo vías. Debe articularse la complementación que requiere hacerse al plan de movilidad (que hasta ahora es mas un buen índice que un plan como tal), con la reformulación del POT y la actualización del Plan Vial de Cali
2. El plan de movilidad de Cali no puede ser la suma de una serie de proyectos de infraestructura vial, deben organizarse programas y estrategias que reflejen como se articulación entre sí y se complementan estos proyectos con otras medidas para atender con enfoque integral los problemas de movilidad, de modo que se armonice el uso del suelo y las actividades que se desarrollan en cada zona de la ciudad, con las necesidades de desplazamiento, los modos de transporte y los espacios públicos que se requiere para tener una adecuada accesibilidad, transitabilidad y seguridad vial.
3. En el plan de movilidad debe tener prioridad el desarrollo y fortalecimiento del sistema masivo de transporte de la ciudad, la construcción de ciclovías y la ampliación del espacio público para el peatón.

### Sobre las Megaobras y el Plan de Movilidad.

1. En el corto plazo hay diversas estrategias para mejorar la movilidad como fortalecer el MIO, reestructurar las rutas de transporte público colectivo, actualizar las encuestas de origen y destino, revisar y reorganizar el sentido de las vías, regular el estacionamiento sobre la vía, retomar el uso de los paraderos, rehabilitar y/o modernizar la malla vial de la ciudad, adoptar medidas de contra flujo vehicular en horas pico, extender el pico y placa a más horas o días, mejorar la regulación del tránsito, la sincronización de la semaforización e implementar programas de cultura ciudadana para la movilidad.
2. Pero solo medidas estructurales y con visión de largo plazo le darán a Cali, las soluciones de fondo que necesita para afrontar las causas y consecuencias que generan los problemas de movilidad. Se debe articular el ajuste del POT, la actualización del plan vial, la culminación del plan de espacio público y renovación urbana con la implementación del Plan de Movilidad.
3. Aunque está demostrado que la modernización de las vías por sí sola no soluciona a fondo la congestión vial y que incluso la redistribuye y traslada hacia otros puntos también, es cierto que toda ciudad requiere unos desarrollos viales básicos y que Cali está en mora de ponerse al día con la inversión en



infraestructura vial que está congelada desde hace más de diez años. Para que las megaobras potencien su impacto sobre la transitabilidad se requieren medidas complementarias como mejorar las vías internas, construir ciclovías y ampliar el espacio público peatonal en los barrios.

#### Sobre la contribución de las megaobras a la transitabilidad de vehículos y peatones y preocupaciones sobre aspectos de equidad.

1. Con las megaobras, se intervendrán puntos de reconocida congestión y accidentalidad y se mejorará la conectividad con zonas de alta expansión habitacional y densidad vehicular como es el sur de la ciudad, no obstante hacia el norte la obra que mejora la conexión con Yumbo es la gran ausente, se requiere una segunda etapa de obras viales que mejoren la movilidad en el sentido oriente-occidente y viceversa y que en los extremos norte y sur de la ciudad permita conformar circuitos para interconectar las vías que permiten cambiar de un sentido hacia otro.
2. Las megaobras viales tienen fuertes cuestionamientos sobre su equidad tanto desde el punto de vista del servicio que la brindaran a diferentes zonas de la ciudad, como por su notoria inclinación a beneficiar más la transitabilidad de los vehículos que la circulación de los peatones y ciclistas. Aspecto que preocupa no solo desde el punto de vista de los beneficios sino también desde el punto de vista de la equidad en los pagos.
3. La mayoría de los habitantes de Cali somos actuales o potenciales usuarios del transporte público masivo y/o colectivo. Por ende una mejor infraestructura y funcionamiento vial puede contribuir a disminuir tiempos de viaje especialmente por zonas de alto volumen de tráfico, por donde todos de alguna manera también necesitamos transitar.

#### Sobre la contribución de las megaobras al espacio público, la renovación y el desarrollo urbano.

Las megaobras tienen un doble compromiso, mejorar la transitabilidad e impactar positivamente el espacio público, la renovación y el desarrollo urbano de Cali. Para ello se requiere que:

*En el diseño y ejecución de las obras viales se debe verificar que no primen los criterios meramente ingenieriles, pues aunque en las imágenes de las vías a intervenir se están contemplando obras complementarias de espacio público que mejoran la renovación urbana, en Cali se ha registrado la tendencia de que dichas intervenciones son secundarias y se dejan incompletas, mal construidas o se recortan de los presupuestos, afectando no solo la estética de la ciudad, sino también la accesibilidad, la seguridad vial para los peatones y el amoblamiento urbano.*



*Debe hacerse una rigurosa veeduría sobre la manera en que cada obra vial ejecuta lo referente a plazoletas, bahías, alamedas, etc.), es decir a la forma como contribuye a mejorar la disponibilidad, mantenimiento y funcionalidad de los espacios públicos para los peatones, con énfasis en los que requieren de apoyos especiales como las personas en situación de discapacidad, los adultos mayores, la infancia y las madres gestantes.*

#### Inquietudes sobre la financiación de las obras

1. Pese a que se espera un buen compromiso tributario de toda la ciudad, la recesión económica puede afectar aun más la capacidad de pago de los caleños, lo cual terminaría afectando el recaudo. Preocupa por tanto que no se han dado a conocer los planes de contingencia que la Alcaldía debe prever para afrontar problemas en el recaudo de la contribución por valorización.

#### Sobre la mitigación de los trastornos asociados a la construcción de las megaobras viales.

1. El Plan de Desvíos a implementar con la construcción de las megaobras viales, debe estar acompañado de mantenimiento preventivo para las vías que recibirán el tráfico desviado, puesto que está demostrado que una de las consecuencias de las obras del MIO, fue el deterioro de las vías utilizadas en los desvíos, hay que evitar que la ciudad reciba este tipo de impacto nuevamente.
2. Es indispensable no repetir la experiencia del MIO, donde cada contratista se preocupó por ejecutar su parte y no se realizó una buena coordinación general de todas las obras.
3. Se debe coordinar adecuadamente la ejecución de estas obras con los planes de reposición de redes de acueductos y alcantarillados y con las obras del MIO que faltan por ejecutar.

#### Sobre la Gerencia de las Megaobras.

1. La gerencia además de garantizar la adecuada ejecución de las obras, debe contribuir a potencializar el impacto de estos proyectos en el espacio público, renovación y el desarrollo urbano.
2. Se recomienda igualmente que la gerencia de las megaobras pueda estar apoyada por un equipo de acompañamiento de expertos que estén haciendo permanentes recomendaciones para las megaobras.

#### Finalmente

- Se requiere socializar en detalle los diseños, presupuestos y términos de referencia.
- Definir el cronograma del proceso de licitación y las modalidades de contratación.
- Priorizar el orden de ejecución de las obras y fijar fechas tentativas de iniciación y culminación.





- Reactivar el proceso de elección de los representantes de los propietarios de predios al comité de valorización.
- Reconfirmar si el cobro de la contribución extra de valorización se iniciará en la fecha anunciada.
- Definir una gerencia de las megaobras con enfoque integral y estratégico.
- Comenzar a construir los escenarios para modelar los planes de desvío y acondicionamiento de las vías que recibirán el tráfico desviado.
  
- Aunque no fue posible disponer de los diseños y los presupuestos de las megaobras para hacer un análisis concreto que permita verificar uno de los aspectos más fundamentales de este proceso, es importante por tanto analizar el estado en que se encuentra la elaboración de los diseños, presupuestos y demás aspectos de las megaobras.

## **MEMORIAS Y RECOMENDACIONES DE LA SEGUNDA MESA DE SEGUIMIENTO A LAS MEGA OBRAS**

A continuación se resumen los principales puntos de la intervención de la Secretaría de Infraestructura y del Departamento de Hacienda durante la segunda mesa de seguimiento a las megaobras de Cali convocada por el Programa Cali Cómo Vamos.

El Secretario de Infraestructura comienza aclarando que el paquete de 21 megaobras realmente equivale a 27 proyectos (11 ampliaciones viales, 6 intersecciones viales, 7 obras de espacio público y 3 de ciudadelas educativas). Esto debido a que algunas megaobras estaban agregadas y para elaborar los diseños y presupuestos, se desagregaron, motivo por el cual el número de obras paso de 21 a 27, pero ratifica que en principio son las mismas obras aprobadas por el Concejo de Cali solo que se detallaron ampliamente.

Por ejemplo, la obra ampliación Vía a La Paz y Carrera 28D, comprende los siguientes cuatro (4) proyectos relacionados a continuación:

- Vía a la Paz (Carrera 3 Oeste entre Calles 70 y 74 C)
- Ampliación Carrera 1D entre 73 y 84
- Carrera 29 entre 34<sup>a</sup> y Diagonal 30
- Carrera 28D entre 44 y 54

Por su parte la Plazoleta de la Caleñidad Granada comprende los siguientes dos (2) proyectos relacionados a continuación:

- Plazoleta de la Caleñidad
- Peatonal de Granada



## **COMENTARIOS SOBRE LOS ESTUDIOS Y EL PRESUPUESTO DE LAS MEGA OBRAS.**

El Secretario de Infraestructura aclara, que el Estatuto de Valorización en el artículo 17, permite radicar en el Concejo Municipal, proyectos de acuerdo para la realización de obras de infraestructura cuyos estudios se encuentren en fase 1 o 2 es decir a nivel de prefactibilidad o preproyecto. Menciona igualmente que no es recomendable para una Administración Municipal con las restricciones presupuestales de la Alcaldía de Cali, mantener estudios completamente realizados, porque entre otras cosas, los organismos de control podrían objetar la financiación de costosos estudios sin tener certeza de su ejecución, haciendo que terminen convertidos en documentos de archivo.

En el caso de las obras a financiar mediante el cobro del impuesto de valorización, lo que se debe tener para poder presentar un proyecto de acuerdo ante el Concejo Municipal, son los prediseños de forma que se tengan elementos para evaluar la viabilidad técnica de cada proyecto. Los estudios definitivos se realizan una vez el Concejo Municipal haya autorizado la realización de las obras de infraestructura propuestas. Por esta razón en el acuerdo 0241 de 2008 mediante el cual se aprueba la realización de las megaobras, el Concejo le concede un plazo de seis (6) meses a la Administración Municipal para presentar los estudios definitivos de las megaobras. Este acuerdo fue sancionado por el Señor Alcalde el 8 de septiembre de 2008. El Secretario de Infraestructura explica que para algunas de las Megaobras se tenían diseños preliminares realizados en administraciones anteriores, motivo por el cual, la culminación y adecuación de estos estudios se han hecho a un menor costo de lo que previsto.

También menciona que el presupuesto aprobado por el Concejo Municipal de Cali, durante agosto de 2008, se elaboró con base en diseños en muchos casos fase 1 y fase 2 y por tanto al culminar los estudios definitivos se registraron ajustes tanto en precios (por ser presupuestos elaborados años atrás), como en cantidades de obra pues para varias obras fue necesario revisar y/o ajustar diseños, para que contemplaran por ejemplo, mejores obras complementarias (manejo dado al espacio público en el entorno de la obra a realizar).

Por este motivo el valor total estimado para las megaobras pasa de \$800 mil millones a \$948.021 millones, es decir \$148.021 millones adicionales (Ver Cuadro No. 1). No obstante, el Secretario de Infraestructura aclara que el acuerdo del Concejo fija en 800 mil millones de pesos de agosto de 2008 el monto distribuible entre las obras a realizar y autoriza que este monto se actualice al año 2009 con el ajuste de inflación. No obstante la Alcaldía mantendrá le meta de recaudo en 800 mil millones, es decir no lo incrementará.

Para cubrir los \$148.021 millones adicionales que se requieren para construir las megaobras, la Alcaldía espera recibir \$118.508 millones de Emcali para las obras técnicas de reposición de redes de acueducto y alcantarillado en los tramos requeridos para la construcción de las megaobras. Igualmente también se espera recibir \$105.995 millones de Emcali para la financiación de las tres ciudadelas educativas. Por su parte la



Alcaldía invertirá \$46.880 millones de recursos propios que estarán destinados fundamentalmente a la compra de los predios que sea necesario adquirir.

**CUADRO N° 1 Presupuesto General de las 27 Megaobras Desagregado por Fuentes de Financiación**

GRUPO	OBRA	VALOR OBRAS 2009	RECURSOS				
			VALORIZACION	EMCALI OBRAS TECNICAS	EMCALI CIUDADELAS	RECURSOS PROPIOS	RECURSOS NACIONALES
<b>I</b>	<b>AMPLIACIONES VIALES</b>						
	PROLONGACION AV CIRCUNVALAR	116.817	68.263	33.554		15.000	
	AMPLIACION VIA AL MAR	50.809	35.473	12.336		3.000	
	AMPLIACION VIA PANCE	20.273	10.914	4.359		5.000	
	AMPLIACION CARRERA 80 ENTRE CALLE 2 OESTE Y 5 250 KM DE VIA CIUDAD	16.792	9.608	3.284		3.900	
	250 KM DE VIA CIUDAD	202.002	202.002	0		0	
	CALLE 16 ENTRE 50 Y 105	18.036	12.595	4.231		1.210	
	CRA 1D ENTRE 73 Y 84	3.959	3.030	929		0	
	CRA 29 ENTRE 34A Y DIAG 30	3.609	2.305	1.303		0	
	CRA 28D ENTRE 44 Y 54	1.443	922	521		0	
	VIA LA PAZ (CARRERA 3 OESTE ENTRE CALLES 70 Y 74C)	2.967	1.896	1.072		0	
	PROLONGACION AVENIDA CIUDAD DE CALI	14.300	14.300	29.784		15.000	140.000
	<b>SUBTOTAL</b>	<b>451.007</b>	<b>361.308</b>	<b>61.589</b>	<b>0</b>	<b>28.110</b>	<b>0</b>
<b>II</b>	<b>INTERSECCIONES VIALES</b>						
	INTERSECCION VIAL A DESNIVEL AUTOPISTA SUR CON CARRERA 44	26.758	23.656	2.956		146	
	INTERSECCION VIAL A DESNIVEL AUTOPISTA SUR CON CARRERA 66 Y 70	42.000	40.060	1.590		350	
	INTERSECCION VIAL A DESNIVEL CARRERA 8 CON CALLE 70	44.800	41.400	3.400			
	INTERSECCION VIAL A DESNIVEL AUTOPISTA SIMON BOLIVAR CON CARRERA 100	51.600	39.500	8.600		3.500	
	SOLUCION VIAL CHIPICHAPE CALLE 36 NORTE	6.400	5.500	600		300	
	INTERSECCION VIAL A DESNIVEL AV CIUDAD DE CALI CON CRA 1	28.500	24.500	4.000			
	<b>SUBTOTAL</b>	<b>200.058</b>	<b>174.616</b>	<b>21.146</b>	<b>0</b>	<b>4.296</b>	<b>0</b>
<b>III</b>	<b>ESPACIOS PUBLICOS</b>						
	PAVIMENTACION PARQUE LONG 72W ENTRE CARRERAS 27G Y 28J	14.266	10.742	3.024		500	
	HUNDIMIENTO AV COLOMBIA	34.716	22.881	11.835			
	SOLUCIONES PEATONALES	8.634	7.364	270		1.000	
	PARQUE RIO CALI	19.152	14.550	4.602			
	PARQUE ALAMEDA AV ROOSEVELT CALLE 34	17.003	9.771	7.232			
	PLAZOLETA DE LA CALENIDAD	12.966	4.156	8.810			
	PEATONAL DE GRANADA	0	0				
	<b>SUBTOTAL</b>	<b>106.737</b>	<b>69.464</b>	<b>35.773</b>	<b>0</b>	<b>1.500</b>	<b>0</b>
<b>IV</b>	<b>CIUDADELAS EDUCATIVAS</b>						
	CIUDEDELA EDUCATIVA ISAIAS DUARTE CANCINO	79.100	35.000		44.100		
	CIUDEDELA EDUCATIVA EUSTAQUIO PALACIOS	95.754	33.500		49.280	12.974	
	CIUDEDELA EDUCATIVA TRONCAL DE AGUABLANCA	15.365	2.750		12.615		
	<b>SUBTOTAL</b>	<b>190.219</b>	<b>71.250</b>	<b>0</b>	<b>105.995</b>	<b>12.974</b>	<b>0</b>
	<b>TOTAL</b>	<b>948.021</b>	<b>676.638</b>	<b>118.508</b>	<b>105.995</b>	<b>46.880</b>	

El Secretario de infraestructura menciona que para finales de abril de 2009 se espera tener culminados los diseños y presupuestos definitivos de las megaobras. Reitera que ha sido un esfuerzo muy grande para la Alcaldía, que no hubiera sido posible, si no se cuenta con la vía libre y/o el apoyo que representó la aprobación por parte del Concejo del acuerdo N° 0241 de 2008 con el cual se autorizó el cobro extra de valorización por \$800 mil millones para la financiación de las megaobras.

Igualmente, los diseños deberán ser estudiados y aprobados por el comité de movilidad urbana de la Alcaldía de Cali, creado mediante decreto N° 411.0.20.0076 del 4 de marzo de 2009. Este procedimiento está pendiente por realizarse.



**COMPARATIVO ENTRE EL VALOR INICIAL DE LAS MEGABORAS CONTEMPLADO EN EL ACUERDO N° 0241 DE 2008 Y EL VALOR SOCIALIZADO POR LA ALCALDIA ANTE EL CONCEJO EL PASADO 30 DE ENERO DE 2009**

El Programa Cali Cómo Vamos, le presentó a la Secretaría de Infraestructura un comparativo entre los valores aprobados por el Concejo en agosto de 2008 para cada una de las megaobras y la segunda versión de los recursos estimados para estas obras provenientes del cobro de valorización que fue presentado por la Alcaldía en el Concejo de Cali el pasado 30 de enero de 2009.

Cuadro No. 2 - Comparativo entre el valor inicial de las 21 megaobras contemplado en el acuerdo No. 0178 de 2008 y el Valor Socializado por la Alcaldía Ante el Concejo de Cali el Pasado 30 de Enero de 2009							
Tipo de Obras	Inversión en Millones- versión 2008	Part 2008 %	Inversión en Millones - versión 2009	Part 2009 %	Diferencia Absoluta	Diferencias % 2008-2009	N° obras
<u>Subtotal Prolongaciones y Ampliaciones</u>	406.200	60%	361.306	53%	-44.894	-6%	8
<u>Subtotal Intersecciones</u>	111.700	16%	174.616	26%	62.916	9%	6
<u>Subtotal Espacio Publico</u>	82.100	12%	69.464	10%	-12.636	-2%	6
<u>Subtotal Ciudadelas Educativas</u>	80.000	11,80%	71.250	10,50%	-8.750	-1,20%	3
<b>Total Obras Civiles</b>	<b>680.000</b>	<b>100</b>	<b>676.636</b>	<b>100</b>		<b>-3.364</b>	<b>23</b>
Costos de Administración y Financieros	120.000		123.364		0	0	
<b>Total Recaudo por Cobro Extra de Valorización</b>	<b>800.000</b>		<b>800.000</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	

En este comparativo se observa que todas y cada una de las 21 megaobras relacionadas en la cartilla entregada por la Alcaldía en el Concejo de Cali el pasado 30 de enero de 2009, reportaron cambios en los presupuestos contemplados inicialmente en el acuerdo 0241 de 2008.

Estas modificaciones equivalen a una recomposición interna del presupuesto de las megaobras, pues por un lado disminuyó en \$44.894 millones el valor estimado de las 8 obras de prolongación y/o ampliación vial, se redujo en \$12.636 millones los recursos para las 6 obras de espacio público y el aporte vía valorización inicialmente asignado a las tres (3) ciudadelas educativas se disminuyó en \$8.750 millones. De otra parte, se



incrementó en \$62.916 millones los recursos destinados a las 6 obras de intersecciones viales.

En términos generales se tiene que en 17 de las 21 megaobras se reporta una reducción de \$66.280 millones de pesos, en tanto que en otras 6 megaobras se registró un incremento presupuestal de \$62.916 millones, con lo cual, los recursos de valorización previstos para las obras civiles del 100% de las megaobras pasó de \$680.000 millones a \$676.636 millones es decir se redujo en \$3.364 millones.

Estos \$3.364 millones pasarán a ser parte del rubro de costos administrativos y financieros de las megaobras que por tanto pasa de \$120.000 millones a \$123.364 millones para así completar los \$800.000 millones de contribución por valorización que se tiene previsto recaudar e invertir en estos proyectos. En el cuadro N° 3 se presentan las diferencias en mención para cada una de los proyectos que integran el paquete de las megaobras.

El rubro de costos administrativos y financieros están destinados a financiar varios conceptos como:

1. Descuento del 15% que la Alcaldía espera conceder por pago anticipado de la contribución extra de valorización, para lo cual se ha estimado una cifra de 36 mil millones.
2. Cubrir los costos del equipo de trabajo que va a gerenciar las megaobras, entre los cuales se encuentran quienes apoyan el proceso de liquidación, notificación, cobro, recaudo y seguimiento de cartera morosa.
3. Pago de pólizas y demás costos requeridos para el proceso de licitación y contratación.
4. Reconocimiento de los costos financieros (intereses) que implican la figura de la concesión mediante la cual se espera hacer la contratación de las megaobras y en la cual los contratistas seleccionados deberán anticipar recursos para iniciar la ejecución de las obras, con anterioridad a que la Alcaldía efectúe los desembolsos previstos.

Hasta el momento la Alcaldía no ha presentado la manera como serán distribuidos estos recursos, es decir no ha informado que parte de los \$123.364 millones serán destinados a costos de administración y que parte a costos financieros. Estos recursos representan el 15.4% de los \$800.000 millones que los caleños y caleñas debemos pagar para poder financiar las megaobras mediante un cobro extra de valorización.

Es indispensable por tanto, que la Alcaldía le presente a la ciudad, como está integrado y cuánto cuesta el equipo de trabajo, con el cual se va efectuar la liquidación, notificación, facturación, cobro, recaudo, seguimiento de cartera morosa y administración de los aportes extras de valorización. Igualmente, a la ciudadanía no le ha sido explicada cómo funciona la figura de la concesión, procedimiento mediante la cual aspiran a realizar la contratación de las obras a ejecutar.



Este mecanismo tiene unos costos financieros, porque deberán reconocérsele intereses a los constructores que se ganen la licitación y realicen los anticipos que se requieran para iniciar la construcción de las obras y/o culminar los proyectos. Con el recaudo del primer año la Alcaldía realizara un primer desembolso, los pagos adicionales dependerán del comportamiento del recaudo de la contribución extra por valorización.

Hasta el momento, la Alcaldía no ha presentado estimaciones sobre a cuánto puede ascender el costo financiero de las concesiones y como se distribuye por obra. Por este motivo es indispensable que la Alcaldía, presente cuanto antes esta información y sustente igualmente el costo del proceso de liquidación, notificación, cobro, recaudo, seguimiento de cartera morosa, administración y desembolso de la contribución extra por valorización.

**CUADRO N° 3 - RELACIÓN MEGAOBRAS. AJUSTE PRESUPUESTAL ENTRE APROBACIÓN DEL CONCEJO 2008 Y VERSIÓN ENERO 30 DE 2009**

No.	OBRAS	INVERSIÓN EN MILLONES - versión 2008	INVERSIÓN EN MILLONES - versión 2009	Diferencia EN MILLONES 2008-2009	TIPO DE OBRA
1	Prolongación Av. Circunvalar	115.300	68.263	-47.037	Ampliaciones viales
2	Ampliación vía al mar	40.000	35.473	-4.527	Ampliaciones viales
3	Ampliación Vía Pance	18.200	10.914	-7.286	Ampliaciones viales
4	Ampliación Carrera 80 entre Calle 2 Oeste y Calle 5ª	14.400	9.608	-4.792	Ampliaciones viales
5	250 Km. de vía de ciudad	180.000	202.000	22.000	Ampliaciones viales
6	Calle 16 entre carrera 50 y 105, Carrera 1D entre calle 73A y 84.	19.800	15.625	-4.175	Ampliaciones viales
7	Ampliación Vía a la Paz y Carrera 28D	5.500	5.123	-377	Ampliaciones viales
8	Prolongación Avenida Ciudad de Cali (inversión de 202.000 millones, pero contrapartida del municipio de 14.300 millones)	13.000	14.300	1.300	Ampliaciones viales
	<b>SUBTOTAL AMPLIACIONES</b>	<b>406.200</b>	<b>361.306</b>	<b>-44.894</b>	
9	Intersección vial a desnivel Autopista Sur Carrera 44	16.500	23.656	7.156	Intersecciones viales



10	Autopista Sur con Carrera 66 y 70	32.000	40.060	8.060	Intersecciones viales
11	Carrera 8 con calle 70	35.200	41.400	6.200	Intersecciones viales
12	Autopista Simón Bolívar con Carrera 100.	18.000	39.500	21.500	Intersecciones viales
13	Calle 36 Norte Solución Vial Chipichape	5.000	5.500	500	Intersecciones viales
14	Intersección vial a desnivel Avenida Ciudad de Cali con Carrera 1ª.	5.000	24.500	19.500	Intersecciones viales
	<b>SUBTOTAL INTERSECCIONES</b>	<b>111.700</b>	<b>174.616</b>	<b>62.916</b>	
15	Pavimentación parque longitudinal Calle 72W entre carreras 27G y 28J	10.000	10.742	742	Espacio público
16	Hundimiento Avenida Colombia	20.000	22.881	2.881	Espacio público
17	Soluciones peatonales	6.100	7.364	1.264	Espacio público
18	Parque Río Cali	16.000	14.550	-1.450	Espacio público
19	Parque Alameda, Av. Roosevelt Calle 34	15.000	9.771	-5.229	Espacio público
20	Plazoleta de la Caleñidad y Granada	15.000	4.156	-10.844	Espacio público
	<b>SUBTOTAL ESPACIO PÚBLICO</b>	<b>82.100</b>	<b>69.464</b>	<b>-12.636</b>	
21	CE ESE Isaías Duarte		35.000		Ciudadelas Educ.
22	CE Eustaquio Palacios		33.500		Ciudadelas Educ.



23	CE Troncal de Aguablanca		2.750		Ciudadelas Educ.
	<b>SUBTOTAL CIUDADELAS EDUCATIVAS</b>	<b>80.000</b>	<b>71.250</b>	<b>-8.750</b>	
<b>Total Obras</b>		<b>680.000</b>	<b>676.636</b>	<b>-3.364</b>	

Frente a este comparativo el Secretario de Infraestructura solicita que este análisis no se efectúe de esta manera, sino se pueda analizar obra por obra, para que de acuerdo a las características y al estado en que se encuentran los diseños se puedan explicar los cambios que se han registrado en los valores estimados de cada proyecto.

### EXPLICACIONES SOBRE LOS PRINCIPALES CAMBIOS REPORTADOS EN EL VALOR ESTIMADO DE LAS MEGA OBRAS Y SOBRE ASPECTOS VARIOS DE LAS MEGA OBRAS

A continuación se mencionan las principales explicaciones que fueron presentadas por la Secretaría de Infraestructura para sustentar los cambios más significativos que en cuanto a presupuesto registraron algunas obras.

La presentación en *power point* que realizó la Secretaría de Infraestructura para mostrar el avance de las megaobras en cuanto a diseños y estimación de presupuesto, ha sido transcrita a Word por parte del programa Cali Cómo Vamos a fin de facilitar la consulta de este material. No obstante, por ser una información muy extensa no se incluye como parte del presente texto.

**Prolongación Avenida Ciudad de Cali:** La inversión total en esta obra asciende aproximadamente a \$202.000 millones, motivo por el cual se está gestionando ante INVIAS una cofinanciación de \$140 mil millones. Con recursos de la contribución extra por valorización la Alcaldía espera invertir \$14.300 millones, es decir \$1.300 millones adicionales a lo inicialmente aprobado por el Concejo en el 2008 (\$13.000 millones). Con estos recursos la Alcaldía financiará 7,2 km. de prolongación de esta vía y el puente sobre el canal CVC a la altura de la carrera 50. Para poder gestionar los recursos ante INVIAS hay que elaborar los diseños geométrico, paisajístico, urbanístico y ponerlos a consideración del INVIAS.

**Intersección de la autopista Simón Bolívar con la Carrera 100:** Inicialmente en esta intersección estaba contemplado hacer un trébol de 4 orejas, para lo cual había que realizar compra de predios y unas grandes estructuras, el costo estimado era de \$49 mil millones. Durante la discusión que se dio en el Concejo el presupuesto de esta obra bajó a 18 mil millones, porque se habló de hacer una sola oreja y estructuralmente hablando esta obra equivale a 18 mil millones, pero debido a la necesidad de que esta obra tenga conexión con la estación terminal del sur del MIO, fue necesario agregarle una serie de obras complementarias, como la reubicación de un gran colector de agua y adecuar carriles o calzadas de servicio para que los buses articulados y padrones del MIO puedan llegar a la estación sur que quedara ubicada en el terreno del antiguo estadero Porkys sobre la Vía Panamericana.





En síntesis el proyecto no se ha cambiado, pues estructuralmente hablando es el mismo. No obstante, las obras complementarias valen \$21.500 millones de pesos adicionales, por lo cual el costo total se incrementó a \$51 mil millones.

**Intersección a Desnivel de la autopista sur con kr 44:** Este puente será diferente a lo inicialmente contemplado, pues se está pensando en una rampa que permitirá coger la autopista suroriental de manera fácil, a fin de evitar la existencia de semáforos y por eso se elevaron los costos iniciales en \$7.156 millones.

#### **Otras aclaraciones:**

**Intersección vial a desnivel a la altura del centro comercial Chipichape.** La Alcaldía hace la claridad que esta obra no esta siendo construida para beneficiar la entrada al centro comercial en mención. Está dirigida a agilizar el tráfico que desemboca a la avenida sexta y necesita seguir más hacia el norte. Adicionalmente, este puente permitirá conectar el tráfico de la Avenida Sexta Norte con el de la Avenida Cuarta Norte que estará paralela a la futura Autopista Bicentenario que será un corredor de alta velocidad entre el norte y el sur de la ciudad.

**Intersección de la Avenida Ciudad de Cali con la Carrera Primera.** La importancia de esta obra se debe a que esta obra se complementa con la prolongación de la Avenida Ciudad de Cali permitiendo así atraer el transito de vehículos pesados de modo que no ingresen a la ciudad. La idea es que esta vía en un futuro se conecte con la avenida 3era norte por detrás de Floralia, y empate con la terminal del MIO en la 70.

**Hundimiento de la Avenida Colombia:** La Secretaría de Infraestructura aclara que en 1996, se propuso un paquete de 12 obras por un valor cercano a los 75 mil millones, de los cuales el 50% se financió mediante el cobo de valorización. Con estos recursos se debían financiar 6 obras, las otras 6 obras las debía asumir el municipio con recursos propios, entre este último grupo se encontraba el proyecto de hundimiento de la Avenida Colombia. Existe la creencia de que el impuesto cobrado para esta obra, nunca se ejecutó. Pero en realidad, el recaudo del impuesto de valorización que se cobró en 1996 se invirtió en un paquete de 6 obras entre las cuales no se encontraba el proyecto de hundimiento de la Avenida Colombia. Esta claridad se le hizo al Concejo Municipal. Pues de ser cierto que se había cobrado impuestos por esta obra sin que fuera ejecutada, no se hubiera podido incluir en el grupo de las megaobras.

**Plazoleta de la Caleñidad:** El proyecto de hundimiento de la Avenida Colombia elaborado en 1996 está diseñado desde la calle 11 a la calle 12. Sobre este trayecto de hundimiento es que se espera ubicar una loza para así construir la plazoleta de la caleñidad. No obstante, para que este proyecto tenga un mayor impacto se ha recomendado comenzar el hundimiento desde la calle 7 hasta la calle 12. Con esta propuesta, la loza de la plazoleta de la caleñidad podría ir desde la calle 9 hasta la calle 12, es decir se le agregaría dos cuadras más, porque inicialmente solo estaba contemplada desde la calle 11 a la 12. Sin embargo esta modificación implica realizar una inversión más cuantiosa y por ello hasta el momento se conservará la propuesta inicial.



En general, el Secretario de Infraestructura menciona que el nivel de detalle que ahora tienen los diseños es un avance considerable y que al revisarlos se puede ver la contribución que harán a la movilidad y al espacio público del entorno de las obras, lo cual facilitará la accesibilidad y la seguridad vial de los peatones.

#### EXPLICACION SOBRE LA INVERSION QUE EMCALI REALIZARA EN LAS MEGAOBRAS PARA LA REPOSICION DE REDES DE ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO

Valor Total Construcción Megaobras	Recaudado por Cobro Extra de Valorización	Recursos Propios Aportados por la Alcaldía	Aportes de Emcali para Obras Técnicas	Aportes de Emcali para las Ciudadelas Educativas
\$948.021	\$676.638	\$46.880	\$118.508	\$105.995

Teniendo en cuenta que la ciudad de Cali tiene una amplia necesidad de intervención en ampliación y/o reposición de redes de acueducto y alcantarillado, se ha identificado los recursos que se requieren destinar al tema de reposición de redes de acueducto y alcantarillado para la construcción de las megaobras. Este componente requiere una inversión estimada en \$118 mil millones y deberá ser asumido en su totalidad por EMCALI en los trayectos específicos según como lo demande cada obra.

El Secretario de Infraestructura, menciona que para financiar la reposición de redes de acueducto y alcantarillado, Emcali se comprometió a entregar inicialmente un primer aporte de 45 mil millones de pesos quedando pendientes la financiación de una segunda parte de 73 mil millones de pesos.

Para financiar esta segunda parte, la Secretaría de Infraestructura de Cali menciona que se está contemplando hacer un cruce de cuentas, pues la Alcaldía desde hace más de diez años le adeuda a Emcali un monto similar de recursos por concepto de subsidios de servicios públicos que Emcali asumió pero que la Alcaldía en su momento no le transfirió a esta empresa. En la actualidad, esta antigua deuda debe ser cancelada por la Alcaldía con recursos propios. Por tanto, la idea es que la Alcaldía ya no transfiera estos recursos a Emcali, sino que los destine a financiar parte de la reposición de las redes en mención.

Por tanto, para garantizar la reposición de redes de acueducto y alcantarillado que demandan las megaobras, se requiere primero que Emcali revise, valide y/o ajuste e incorpore dentro de sus planes generales de reposición de redes la solicitud que presente la Alcaldía y segundo se debe firmar entre la Alcaldía de Cali y Emcali un convenio o un *Otro Sí*, donde queden consignados los compromisos de aportes que hará Emcali y el cruce de cuentas planteado.

Por tanto, si como lo mencionó el Secretario de Infraestructura, la aspiración es dejar contratadas todas las megaobras durante la Administración de Jorge Iván Ospina y culminar al menos el 50% de las mismas, se debe agilizar cuanto antes estos trámites, pues siendo la inversión en redes una de las primeras intervenciones que se deben



ejecutar para poder darle paso al resto de las obras civiles, es preocupante que aún no se hayan realizado las gestiones ante Emcali. En síntesis, el tiempo que la Alcaldía se tarde en definir con Emcali todo el tema de la reposición de redes, será el tiempo en que se tarde el inicio del proceso licitatorio de las megaobras viales que demanden cambio de redes.

También es importante mencionar que para determinadas megaobras se puede llegar a requerir reubicación de redes de gas, teléfono, energía, televisión por cable y fibra óptica donde esta exista. La Alcaldía no ha definido aún que obras van a requerir estas intervenciones y los costos de las mismas. Igualmente se debe notificar con antelación a las empresas respectivas, para acordar la manera en que serán reubicadas estas redes, la forma en que van a asumir el costo de estas modificaciones y el tiempo que demandarán estos cambios. Este procedimiento no se ha definido, ni se ha iniciado.

Hasta tanto no estén aprobados y garantizados los recursos para la financiación de los planes de reposición y/o reubicación de redes de acueducto, alcantarillado, gas, teléfono, fibra óptica, televisión por cable e incluso energía, según como cada una de las megaobras viales lo requiera, no se tendrán las condiciones básicas para iniciar la ejecución de las mismas. Es decir, en este momento el componente de la reposición de redes especialmente las de acueducto y alcantarillado es lo que impide tener definidos completamente al 100% de los proyectos, pues todos los demás diseños ya se encuentran culminados como: los diseños geométricos, el cálculo estructural, el diseño ambiental, el diseño de espacio público.

Adicionalmente la Alcaldía debe invertir \$46.880 millones de recursos propios para adquirir los predios que fueran necesarios para la construcción de las megaobras. Por tanto, surge la preocupación de si la Alcaldía en los dos años y medio que le quedan, con las restricciones presupuestales que existen tendrá la capacidad para disponer cerca de \$120 mil millones de recursos propios para poder agilizar la compra de terrenos y la reposición de redes.

#### **COMENTARIOS SOBRE LOS ESTUDIOS SOCIOECONOMICOS QUE DEBEN RESPALDAR LAS MEGA OBRAS.**

El Estatuto de Valorización en el artículo 17 indica los requisitos que debe cumplir una obra o conjunto de obras para que sean ordenadas por el Concejo Municipal, dentro de los estudios de factibilidad que se requieren están:

- a.1. Técnicos: Evaluación del anteproyecto, determinando la posibilidad y conveniencia de su construcción.
- a.2. Económicos: Cálculo aproximado del costo de la obra plan o conjunto de obras, magnitud del beneficio que ella produce.
- a.3. Sociales: Capacidad de pago de los propietarios o poseedores que puedan ser llamados a contribuir.
- a.4 Ambientales: análisis ecológico y concepto ambiental de la autoridad correspondiente



En cuanto a los estudios técnicos, la Secretaría de Infraestructura ha mencionado que en el momento de presentar el proyecto de acuerdo de las Megaobras, se disponían de estudios fase 1 y/o fase 2 para el conjunto de las megaobras propuestas y que con base en estos estudios se efectuó un cálculo aproximado de los costos de las megaobras.

En cuanto a la magnitud del beneficio que las obras producen, la Secretaría de Infraestructura menciona que cada una de los proyectos incluidos en el paquete de megaobras, especialmente las viales, fueron sustentadas teniendo en cuenta su contribución a la reducción de los niveles de accidentalidad y congestión vehicular y se evaluó con base en estudios realizados para el MIO la contribución específica de cada obra a la movilidad.

Estas evaluaciones puntuales realizadas para cada obra, fueron presentadas al Concejo en un solo documento de aproximadamente 100 paginas que fue elaborado por Planeación Municipal y la Secretaría de Infraestructura y también participó Metro Cali y la Secretaría de Transito.

No obstante, la realización de un estudio general de movilidad que permita evaluar de manera integral los beneficios que van a generar todas las megaobras viales no se realizó. Las evaluaciones puntuales realizadas para cada una de las megaobras viales, no pueden obviar la importancia de realizar un estudio general de movilidad que permita actualizar la matriz de origen y destino de toda la ciudad.

La Alcaldía aduce que no dispone de los recursos requeridos para financiar este estudio, pero que igualmente existen algunos estudios (como los que se hicieron para la implementación del MIO) y otros criterios también validos para sustentar las intervenciones que se requieren efectuar en cuanto a las vías y al tránsito y que por tanto, no pueden esperar a que se tenga un estudio general de movilidad y que seguirán impulsando y/o presentando los proyectos que consideren sean necesarios para mejorar la infraestructura vial y el espacio publico.

El estudio general de movilidad (matriz origen y destino actualizada) seguirá por tanto sin ser realizado por parte de la Alcaldía. Sin embargo, la Administración Municipal argumenta que con la información arrojada por los estudios realizados para la implementación del MIO y otra información, se está construyendo una matriz o modelo para simular los efectos que sobre la transitabilidad puede ocasionar la construcción de las megaobras viales, de modo que se puedan tomar decisiones sobre el orden en el cual se recomienda ejecutar las obras y sobre el plan de desvíos del tráfico a implementar para cada obra a fin de minimizar las restricciones que sobre el trafico pueden generar la construcción de las megaobras.

No obstante, la importancia de un estudio sobre el origen y el destino de la movilidad en la ciudad no radica solamente en la necesidad de tener información que permita definir el orden de prioridad en el cual deben irse construyendo las megaobras viales, para minimizar los traumatismos sobre el transito de la ciudad.



Este estudio es necesario para definir criterios que permitan coordinar adecuadamente la manera en que se integran los elementos claves de un plan de movilidad entre los que se encuentran (el estado de la infraestructura vial, el tamaño y la composición del parque automotor público y privado, el manejo del tráfico, la organización, señalización y dotación de las vías con equipamientos urbanos para los peatones y ciclistas (paraderos, andenes, ciclovías, plazoletas, etc.) entre otros.

Sin una matriz origen y destino actualizada y detallada, será mucho más dificultoso disponer de indicadores confiables que permitan medir el impacto general que tendrá el conjunto de las megaobras sobre la movilidad. Aspecto que debería ser tenido en cuenta por la Alcaldía, toda vez que el cobro de la contribución por valorización para la construcción de las megaobras se va a efectuar por interés general y por tanto, es indispensable para la Alcaldía tener herramientas que le permitan cuantificar, sustentar y precisar el beneficio que las megaobras viales le generan a las diferentes áreas de la ciudad y a los distintos estratos sociales.

De otro lado, en cuanto a los estudios sociales para evaluar la capacidad de pago de los propietarios o poseedores que puedan ser llamados a contribuir, la Secretaría de Infraestructura menciona que se hizo un análisis socioeconómico para estimar la capacidad de pago, proyectando un estudio que se había efectuado para el plan trienal de obras formulado en 1996.

La realidad socioeconómica de la ciudad de Cali, desde 1996 al 2008 ha sufrido cambios sustanciales que deben ser considerados para sustentar con información más actualizada los rangos que se deben establecer para determinar la capacidad de pago de los contribuyentes que deberán responder por la contribución extra de valorización con la cual se financiarán las megaobras.

En general, los estudios técnicos, sociales, económicos y ambientales con los cuales se sustento ante el Concejo Municipal las megaobras tienen cuestionamientos de suficiencia y pertinencia y por tanto sería importante que la Alcaldía de la misma forma como está culminando los estudios técnicos de las megaobras, también complementara los estudios sociales, económicos y ambientales de las mismas, pues este es un aspecto clave para sustentar la figura del beneficio general sobre la cual se va a realizar el cobro de la contribución extra por valorización a todos los propietarios o poseedores de predios en la ciudad de Cali.

## **SOBRE EL ORDEN DE PRIORIDAD EN QUE SERAN EJECUTADAS LAS OBRAS**

La Secretaría de Infraestructura vial menciona que todavía no se ha tomado la última decisión en cuanto al orden de prioridad en que serán iniciadas las megaobras, pero que están elaborando una matriz con variables como accidentalidad, congestión vial, costo, grado de dificultad de la obra y el impacto sobre la movilidad para así facilitar la toma de decisiones sobre el orden en que se deberán ejecutar las megaobras.



No obstante, hay tres megaobras cuya prioridad ya está definida y son: 1. La rehabilitación vial de 250 km. 2. La intersección de la carrera 8 con calle 70 por ser éste punto uno de los que registra el mayor nivel de accidentalidad en la ciudad y 3. La ciudadela educativa de Isaías Duarte Cancino.

La Alcaldía espera recuperar 250 kilómetros de vías con recursos del cobro extra de valorización, pero como también tiene destinado una partida de recursos propios para reparar vías y a su vez Metro Cali, también tiene el compromiso de reparar las vías que se vieron afectadas durante la construcción de las obras del MIO. Por tanto, es indispensable que el Secretario de Infraestructura efectúe un balance general sobre todas las vías de la ciudad que van a ser intervenidas con recursos de distintas fuentes, para que los ciudadanos dimensionen el alcance total del proceso de rehabilitación y no por partes como suele socializarse la información.

#### **SOBRE LA CONTRIBUCION DE LAS MEGA OBRAS AL DESARROLLO DE CICLO VIAS EN LA CIUDAD.**

Uno de los principales cuestionamientos a las Megaobras es que privilegia más el mejoramiento de las condiciones para los usuarios de vehículos que para los peatones y/o ciclistas. Sin entrar a dirimir este sustancial debate, se puede observar que algunas de las megaobras tienen contempladas ciclo rutas, pero éstas no están lo suficientemente explícitas, pues no se ha cuantificado los recursos específicos que se invertirán en las mismas, ni se ha sumado el número total de kilómetros de ciclorrutas que las megaobras dejarán construidas.

Para que la ciudadanía pueda percibir mejor el beneficio que a nivel de ciclorrutas traerán algunas de las ampliaciones y/o prolongaciones viales a construir, es necesario contabilizar exactamente a cuánto ascienden los recursos a invertir en las ciclorrutas y cuántos kilómetros nuevos de ciclo rutas van a aportar las megaobras.

También es necesario que la Secretaría de Infraestructura analice el Plan Maestro de ciclorrutas de Cali y que muestre cuál es la contribución que las megaobras le hacen a la implementación de este plan y lo que queda haciendo falta para su cumplimiento.

#### **SOBRE EL PROCESO DE CONTRATACION DE LAS MEGA OBRAS**

Al finalizar abril de 2009, se espera haber culminado los diseños y los presupuestos, para poder comenzar a estructurar las licitaciones por concesión.

El modelo financiero de las concesiones es exigente, porque se debe estandarizar los precios unitarios de obra, a mayo de 2009 se tiene que tener finiquitado el proceso de estructuración de las licitaciones, para que a partir de junio y hasta diciembre se pueda realizar el proceso de prepliegos, pliegos, adjudicación y contratación de las obras. Se tienen previstas dos tipos de concesiones, una será las que tengan que ver con las ciudades educativas y otra con movilidad y espacio público.



Con respecto al cronograma del proceso de contratación, la Secretaría de Infraestructura menciona que los prepliegos de condiciones se deben publicar durante 10 días en el sistema general de contratación para recibir observaciones. Los pliegos de condiciones pueden salir entre 5 días y 3 meses después de cerrado el proceso de observaciones a los prepliegos. Luego de aprobados los pliegos, se expide la resolución de apertura de la licitación y se establece el cronograma de la misma.

Mediante un aviso de prensa de 2 días se anuncia el inicio de la licitación, 5 días después debe hacerse una reunión con los contratistas que estarían interesados en licitar para evaluar los riesgos que se pueden presentar y que se deben asumir bien sea conjuntamente entre la Alcaldía y los contratistas o por separado, con esta información se elabora la matriz de riesgos.

Luego se hace una audiencia de aclaración de los pliegos de condiciones, en la cual se reciben observaciones de los posibles contratistas interesados en participar en las licitaciones, la Alcaldía las evalúa y elabora una respuesta que se convierte en un adendo al pliego definitivo de condiciones.

Posteriormente se cumple con la fecha de recepción de las propuestas de los posibles contratistas, se dispone de un plazo de 30 días para evaluar las propuestas recibidas, se publican los resultados de la evaluación y los proponentes tienen 5 días para presentar observaciones. Finalmente se hace una audiencia pública de adjudicación donde se seleccionan los contratistas según el número de obras que se vayan a adjudicar. Se establece un plazo para que los contratistas seleccionados presenten toda la documentación y las pólizas requeridas para la firma del contrato.

Una vez firmado el contrato, se piensa estipular un periodo de preconstrucción de 2 a 3 meses para que el contratista presente el plan de manejo del tráfico (PMT) y un plan de manejo ambiental (PMA) donde indique como va a realizar el manejo de los escombros de la obra, entre otros. Durante este período el contratista también podrá revisar los diseños que la Alcaldía entrega para la construcción de la obra y presentar sugerencias que permitan optimizar el diseño y/o el presupuesto. Estas sugerencias y estos planes de manejo del tráfico y ambiental serán evaluados por la Alcaldía y una vez se aprueben quedara en firme el diseño y el presupuesto y se hará la programación de la obra.

En el primer año del cobro de la contribución extra de valorización se espera recaudar \$188 mil millones de pesos, recursos con los cuales se hará un primer desembolso, que sumado al anticipo que cada concesionario deberá efectuar, se podrán comenzar a ejecutar las obras. Los concesionarios recibirán desembolsos adicionales o realizarán más anticipos según como cada obra lo requiera, de acuerdo al comportamiento del recaudo y al estado de avance de las obras.

El 100% de los costos de cada megaobra, incluidos los intereses a los anticipos realizados, serán entregados a los concesionarios en un lapso de cinco (5) años tiempo en el que la Alcaldía tiene previsto efectuar el recaudo de la contribución extra por valorización.



## **SOBRE EL PROCESO DE SOCIALIZACION DE LAS MEGA OBRAS**

Debido a que la comunidad no ha tenido la oportunidad de conocer en detalle las megaobras, los asistentes a la mesa de trabajo sugieren que la Alcaldía inicie un proceso de socialización de las mismas en las distintas comunas de Cali, haciendo énfasis en las que se vayan a ejecutar en cada zona y también se sugiere que en las comunas donde no existan muchas obras o no se vaya a realizar uno de estos grandes proyectos, se priorice la rehabilitación vial de modo que sus habitantes puedan percibir un valor agregado por el esfuerzo que van a realizar al pagar la contribución extra por valorización.

Los delegados del Departamento de Hacienda mencionan que la socialización y sensibilización sobre las megaobras se hará en diferentes espacios de participación ciudadana y de congregación ciudadana a través de diferentes instancias como los comités de planificación de cada comuna. Igualmente con los candidatos al comité de valorización y con la comunidad en general se harán reuniones bien sea específicas o generales a través de las jornadas de gobierno al barrio que la Alcaldía está comenzando a realizar en las diferentes comunas de la ciudad.

## **SOBRE EL PROCESO DE ELECCION DE LOS REPRESENTANTES DE PROPIETARIOS O POSEEDORES DE PREDIOS ANTE EL COMITÉ DE VALORIZACION.**

La Secretaría de Infraestructura menciona que la apertura del proceso de elección se hizo en los términos establecidos en el Estatuto de Valorización. Inicialmente el período de inscripción de candidatos y de electores se cerraba el 27 de enero y las elecciones estaban previstas para el 15 de febrero, pero debido a que las inscripciones fueron escasas, se amplió el plazo hasta el 3 de febrero tanto para la inscripción de candidatos como de electores (propietarios o poseedores de predios), la fecha de la elección se mantuvo para el 15 de febrero. Adicionalmente se ampliaron los horarios de atención para la inscripción de 8 a.m. a 5 p.m. de lunes a viernes y sábados y domingos de 8 a.m. a 1 p.m.

Luego fue necesario hacer una segunda modificación a este cronograma de tal forma que se amplió hasta el 6 de febrero el plazo para la inscripción de candidatos y hasta el 10 de febrero el plazo para la inscripción de electores. Así mismo se fijó como nueva fecha para elecciones el 22 de febrero.

Inicialmente para la inscripción se estaba solicitando tal como lo establecía el Estatuto de Valorización, el certificado de tradición vigente y copia de la escritura pública del predio, pero estos requisitos hacían muy oneroso este procedimiento. Motivo por el cual el 26 de enero de 2009 se expidió una resolución aclaratoria donde se indicaba que para inscribirse solo se debía presentar original y copia del documento de identidad del propietario del predio y presentar cualquiera de los siguientes documentos: Certificado de tradición vigente, recibo del impuesto predial pagado o sin pagar, escritura pública o declaración extra proceso para poseedores de predios.





Ocho días antes de la última fecha fijada para la votación (22 de febrero), se instaura una tutela donde se solicita que el proceso de elecciones se realice durante un periodo de 15 días consecutivos. Motivo por el cual se decide detener el proceso de elección y presentar ante el Concejo Municipal una propuesta de modificación al Estatuto de Valorización que permita precisar sin lugar a ninguna duda o interpretación, el procedimiento para fijar la fecha de elecciones de los representantes de propietarios o poseedores de predios.

La propuesta presentada al Concejo y radicada el jueves 11 de marzo donde el ponente es el concejal Milton Castrillón, modifica puntual y parcialmente el capítulo II título III del Estatuto de Valorización, para precisar la fecha de inicio y cierre del proceso electoral sin afectar retroactivamente el proceso de inscripción, que hasta el momento cuenta con 4.466 propietarios o poseedores de predios inscritos y 34 candidatos.

Hasta el 30 de abril, el Concejo tiene plazo para realizar los tres debates respectivos que permitan finalmente mediante votación aprobar y/o rechazar la propuesta de modificación en mención.

**SOBRE EL PROCESO DE LIQUIDACION, FACTURACION, COBRO, RECAUDO Y ADMINISTRACION DE LA CONTRIBUCION EXTRA DE VALORIZACION**

El Departamento de Hacienda presentó el cronograma general del proceso de liquidación, facturación, cobro y recaudo de la contribución extra de valorización, el cual se presenta a continuación, y explicó los pasos que hasta el momento han dado en cada una de estas etapas y lo que falta por hacer.

**CRONOGRAMA DE LAS MEGA OBRAS DURANTE EL 2009**

	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
1.- DISEÑOS DEFINITIVOS DE LAS 21 MEGA OBRAS	█											
2.- ELECCION DE REPRESENTANTES	█											
3.- ACTUALIZACION CATASTRAL	█											
4.- DISTRIBUCION, FACTORIZACION Y LIQUIDACION		█										
5.- NOTIFICACION CONTRIBUCIONES				█								
6.- LICITACION PARA FACTURACION, DISTRIBUCION Y SERVICIOS			█									





Para atender la notificación de los contribuyentes se espera hacerlo a través de los 22 CALIS e igualmente se espera instalar un punto de atención en la antigua sede de la licorera.

Una vez se empiece a hacer la facturación, se espera que entre junio y diciembre, se pueda efectuar un primer recaudo por pago anticipado para lo cual se concederá un descuento del 15% sobre el total del cobro, más el ahorro de los intereses que se cobrarán durante los 5 años establecidos como plazo para el pago de esta contribución, lo cual hace que en total el descuento equivalga al 35% aproximadamente.

Con este incentivo se espera recaudar 221 millones de pesos entre junio y diciembre de 2009. Con las entidades financieras se espera hacer un acuerdo para que ofrezcan un plan de financiación del pago de la contribución, hay que tener en cuenta que quien no pague la contribución de manera anticipada, deberá pagarla en un plazo de 5 años con un costo financiero equivalente a la tasa de interés DTF más 6 puntos.

Con 17 entidades bancarias se está haciendo un acuerdo de *web service* para establecer puntos de pago. También con los supermercados Comfandi y puntos de Baloto se está hablando para hacer el pago de la contribución por valorización.

Anualmente los propietarios o poseedores de predios tendrán dos obligaciones tributarias representadas en el impuesto predial y en la contribución extra por valorización. Por ello se requiere hacer un fuerte trabajo de sensibilización para estimular la cultura tributaria.

En el evento de que el Departamento de Hacienda deba retomar las funciones que hoy está realizando SICALI, se cuenta con una plataforma tecnológica moderna denominada SAP que agiliza los procesos y solo habría que contratar personal adicional, para lo cual ya se tienen los planes de contingencia.

## **COMENTARIOS SOBRE LA GERENCIA DE LAS MEGA OBRAS**

El Secretario de Infraestructura menciona que antes de finalizar abril el señor Alcalde habrá designado a la persona que realizara las funciones de gerente de las megaobras y ratifica que actualmente están conformados dos grandes grupos, uno dedicado a todo el tema de los diseños y presupuestos conformado por funcionarios de la Secretaría de infraestructura y por el personal contratado por la EMRU. El segundo grupo está integrado por funcionarios del Departamento de Hacienda que se encargan de todo lo referente a los preparativos para el recaudo y administración de la contribución extra por valorización.

Hasta tanto no se designe y se posesione en su cargo la persona que ejercerá como gerente de las megaobras no se podrá conocer cual es la estructura que la Alcaldía le dará a la gerencia de estos proyectos, pues si la Alcaldía opta por conformar una dependencia que centralice y coordine todo lo relacionado con las Megaobras deberá



solicitar autorización al Concejo Municipal, pues ello implicaría una modificación en la estructura administrativa de la Alcaldía.

Si no se conforma una nueva dependencia, entonces el Alcalde podrá designar a uno de sus secretarios y/o asesores como gerente de las megaobras y deberá decidir si ejercerá sus funciones mediante dedicación exclusiva o si continuara también atendiendo sus anteriores funciones.

Si la gerencia de las megaobras la ejerce un asesor con dedicación exclusiva a este tema, este no tendrá potestad para hacer ordenación del gasto y deberá estar adscrito a una dependencia de la Alcaldía y será el secretario(a) de esta entidad quien deberá autorizar la ejecución del presupuesto de las megaobras.

Adicionalmente como lo correspondiente a la construcción de obras civiles por función esta en manos de la Secretaría de infraestructura y como todo lo relacionado con el manejo del recaudo de impuestos esta en manos del Departamento de Hacienda, el asesor que sea designado como Gerente de las Megaobras, deberá cumplir funciones de coordinación entre ambas dependencias, pero seguirán siendo estas dos entidades las que sustenten con sus equipos de trabajo todas las labores a desarrollar para la adecuada implementación de las megaobras.

Por tanto, es importante que la Alcaldía defina cuál es el esquema que utilizará para poner en marcha la gerencia de las megaobras, es decir si optarán por solicitar autorización al Concejo para conformar una dependencia con autonomía o si designarán un gerente responsable de la coordinación de todos los diferentes aspectos de las megaobras, pero sin potestad directa para autorizar el gasto. Esta es una definición que aún la Alcaldía no ha establecido y que es indispensable conocer para que los ciudadanos tengan un interlocutor que pueda responder directamente por todas las inquietudes que surjan y eviten tener que estar acudiendo a varias entidades, según el tipo de consulta que tengan.

#### **INTERVENCIÓN DEL GRUPO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA - CANDIDATOS UNIDOS**

Un grupo de propietarios de diversidad política, interesados en participar efectivamente pero con independencia en los procesos inherentes al desarrollo de las 21 Megaobras, han decidido unirse para impulsar el interés y la participación ciudadana en torno a este tema de las 21 megaobras y solicitaron un espacio para intervenir y explicar los propósitos que los inspiran. A continuación se transcribe su intervención

El interés de este grupo de candidatos es:

1. Contribuir en su desarrollo (el de las megaobras).
2. Velar por la Transparencia de los procesos.
3. Atender, tramitar y resolver inquietudes comunitarias.
4. Inspirar y concretar el consenso entre la Administración Municipal y sociedad civil.
5. Debatir e intervenir en los diferentes aspectos técnicos, administrativos, económicos, financieros y sociales del proyecto.



6. Participar en la toma de decisiones.
7. Formular propuestas alternativas para su correspondiente estudio.

Los objetivos que promueven este grupo de candidatos unidos son:

1. Velar porque la participación ciudadana sea respetada, escuchada y proactiva.
2. Velar por el Desarrollo del proyecto con altos estándares de calidad.
3. Contribuir a la reducción de los impactos negativos inherentes al desarrollo del proyecto.
4. Velar por la transparencia de los procesos.
5. Generar y participar de espacios en la socialización del proceso.
6. Velar por que los presupuestos estén acordes con las necesidades y en concordancia con los del mercado de la construcción.

Con quienes aspiran a trabajar:

1. La sociedad civil en general
2. El gobierno municipal
3. Las organizaciones comunitarias
4. Las organizaciones sin ánimo de lucro
5. El concejo
6. Las JAL y JAC
7. Los gremios
8. Los entes de control
9. Las Universidades y la academia
10. Los propietarios de predios
11. Los medios de comunicación

## **RECOMENDACIONES GENERALES REALIZADAS A LA ALCALDIA DE CALI SOBRE LAS MEGA OBRAS**

1. Los diferentes diseños requeridos para las megaobras no estaban culminados cuando se aprobó el acuerdo 0241 de 2008, mediante el cual se autoriza la realización y financiación de estas obras mediante el cobro extra de valorización, porque según lo establecido en el Estatuto de Valorización, la sustentación técnica de las mismas se podía hacer a nivel de anteproyecto y una vez aprobadas se debía proceder a culminar los estudios, siempre y cuando no se modificaran las obras relacionadas en el acuerdo y el monto total a recaudar.
2. Pese a los avances que la Alcaldía menciona tener en cuanto a los diseños geométricos y estructurales de las megaobras, están pendiente tres aspectos para considerarlos culminados y autorizados: 1. La presentación ante las empresas respectivas de la solicitud y los diseños para efectuar en cada megaobra según como se requiera, la reposición de redes de acueducto y alcantarillado e incluso la reubicación de redes de teléfono, energía, gas, televisión por cable y fibra óptica 2. Definir tanto con Emcali como con las demás empresas administradoras



de todas las redes a reponer y/o reubicar los costos de este procedimiento, la manera como lo van a financiar y el cronograma 3. La presentación de todos los diseños y presupuestos de las megaobras ante el comité de movilidad urbana de la Alcaldía de Cali para que este los estudie, ajuste y/o apruebe.

3. La Alcaldía hasta el momento no le ha dado trámite a estos procedimientos lo cual preocupa porque podrían retrasar la consecución de todas las autorizaciones y condiciones necesarias para realizar la contratación y posterior inicio de las megaobras. Por tanto, se debe pedir a la Alcaldía que defina cuanto antes la fecha límite para presentar las solicitudes y diseños de reposición y reubicación de redes y obtener su aprobación, financiación y programación.
4. Pese a los avances que en cuanto a elaboración de diseños y presupuestos tienen las megaobras, aun no se pueden considerar culminados todos los estudios requeridos, pues no se han validado con Emcali y con otras empresas los planes y presupuestos para efectuar la reposición y/o reubicación de redes de acueducto, alcantarillado, teléfono, energía, gas, televisión por cable y fibra óptica donde aplique, lo cual puede dilatar el cronograma previsto para iniciar el proceso de licitación en junio.
5. Hasta el momento la Alcaldía no ha presentado las estimaciones de los costos de administración que implica la gerencia de las megaobras, tampoco ha valorado los costos financieros (intereses) que deberá reconocer a los contratistas que anticipen recursos para poder agilizar la iniciación y culminación del proceso de construcción de las megaobras.
6. Es decir, no existe claridad sobre como se van a distribuir los \$123.364 millones de pesos provenientes de la contribución extra por valorización, con los cuales se deberán cubrir tanto los costos de administración como los costos financieros de las concesiones de las megaobras. Este último aspecto es clave porque cualquier desfase en el recaudo, puede alterar los pagos o desembolsos a realizar a los concesionarios, ante lo cual estos tendrían que realizar mas anticipos o ampliar mas el plazo para el reintegro de los mismos, con el consecuente incremento en los intereses que se le deben reconocer.
7. Cualquier incremento de los costos financieros de las concesiones que supere los recursos previstos, tendrá que ser asumido por la Administración Municipal con recursos propios, situación que preocupa, pues la Alcaldía para las megaobras deberá aportar con rentas propias una suma cercana a los \$120 mil millones, resultante de sumar el costo de la compra de predios que se deben adquirir (\$46.880 millones) mas los \$73 mil millones de pesos que la alcaldía tendrá que destinar para cubrir parte de los costos de la reposición de redes de acueducto y alcantarillado.
8. Esto ultimo, debido a una antigua deuda que la Alcaldía tiene con Emcali por concepto de subsidios de servicios públicos, razón por lo cual se ha propuesto que para financiar los \$118 mil millones que cuesta la reposición de redes de



acueducto y alcantarillado, Emcali aporte directamente 45 mil millones y los restantes 73 mil millones los cruza contra la que le adeuda la Alcaldía.

9. Ante un escenario de restricción económica que puede afectar tanto el recaudo habitual de tributos como el pago extra de la contribución por valorización, la Alcaldía tendrá un apretado panorama de inversión con recursos propios, pues aparte de las inversiones que tiene previsto realizar en otros sectores, también tendrá que prever una fuerte aporte a las Megaobras (\$120 mil millones) y provisiones aún no estimadas para posibles contingencias que ocurran bien sea con el recaudo del tributo destinado a estos proyectos o con los costos financieros de las concesiones.
10. La realización de un estudio general de movilidad que permita evaluar de manera integral los impactos que van a generar todas las megaobras viales no ha sido realizado por la Alcaldía. Las evaluaciones puntuales realizadas para cada una de las megaobras viales, no pueden obviar la importancia de realizar un estudio general de movilidad que permita actualizar la matriz de origen y destino en toda la ciudad y proporcione criterios para orientar la toma de decisiones y la evaluar la situación de la movilidad antes, durante y después de la ejecución de las megaobras.
11. Sin una matriz origen y destino actualizada y detallada, será mucho más difícil disponer de indicadores confiables que permitan medir el impacto general que tendrá el conjunto de las megaobras sobre la movilidad. Aspecto que debería ser tenido en cuenta por la Alcaldía, toda vez que el cobro de la contribución por valorización para la construcción de las megaobras se va a efectuar por interés general y por tanto, es indispensable para la Alcaldía tener herramientas que le permitan cuantificar, sustentar y precisar el beneficio que las megaobras viales le generan a las diferentes áreas de la ciudad y a los distintos estratos sociales.
12. Los estudios sociales, económicos y ambientales con los cuales se sustentó ante el Concejo Municipal las megaobras tienen cuestionamientos de suficiencia y pertinencia y por tanto sería importante que la Alcaldía de la misma forma como está culminando los estudios técnicos de las megaobras, también complementara los estudios sociales, económicos y ambientales de las mismas, pues éste es un aspecto clave para sustentar la figura del beneficio general sobre la cual se va a realizar el cobro de la contribución extra por valorización a todos los propietarios o poseedores de predios en la ciudad de Cali.
13. Es indispensable que la Alcaldía dé a conocer los resultados arrojados por la matriz que mencionan estar o haber elaborado con variables como accidentalidad, congestión vial, costo, grado de dificultad de la obra y el impacto sobre la movilidad, para que defina y sustente la decisión que debe tomar sobre el orden en que serán construidas las megaobras, pues esta es una decisión clave para incentivar entre los contribuyentes el pago de la contribución extra por valorización.



14. Debido a que la comunidad no ha tenido la oportunidad de conocer en detalle los diseños y los presupuestos de las megaobras, los asistentes a la mesa de trabajo sugieren que la Alcaldía inicie un proceso de socialización de estos aspectos en las distintas comunas de Cali, haciendo énfasis en las que se vayan a ejecutar en cada zona y también se sugiere que en las comunas donde no existan o se vaya a realizar pocos proyectos, se priorice la rehabilitación vial de modo que sus habitantes puedan percibir un valor agregado por el esfuerzo que van a realizar al pagar la contribución extra por valorización.
15. Uno de los principales cuestionamientos a las Megaobras es que privilegia más el mejoramiento de las condiciones para los usuarios de vehículos que para los peatones y/o ciclistas. Sin entrar a dirimir este sustancial debate, se puede observar que algunas de las megaobras tienen contempladas ciclorrutas, pero éstas no están lo suficientemente explícitas, pues no se ha cuantificado los recursos específicos que se invertirán en las mismas, ni se ha sumado el número total de kilómetros de ciclorrutas que las megaobras dejarán construidas.
16. Para que la ciudadanía pueda percibir mejor el beneficio que a nivel de ciclorrutas traerán algunas de las ampliaciones y/o prolongaciones viales a construir, es necesario contabilizar exactamente a cuánto ascienden los recursos a invertir en las ciclorrutas y cuántos kilómetros nuevos de ciclo rutas van a aportar las megaobras.
17. También es necesario que la Secretaría de Infraestructura analice el Plan Maestro de ciclorrutas de Cali y que muestre cuál es la contribución que las megaobras le hacen a la implementación de este plan y lo que queda haciendo falta para su cumplimiento.
18. La Alcaldía espera recuperar 250 kilómetros de vías con recursos del cobro extra de valorización, pero como también tiene destinado una partida de recursos propios para reparar de vías y a su vez Metrocali, también tiene el compromiso de reparar las vías que se vieron afectadas durante la construcción de las obras del MIO. Por tanto, es indispensable que el Secretario de Infraestructura efectúe un balance general sobre todas las vías de la ciudad que van a ser intervenidas con recursos de distintas fuentes, para que los ciudadanos dimensionen el alcance total del proceso de rehabilitación y no por partes como suele socializarse la información.
19. Es importante que la Alcaldía defina cuál es el esquema que utilizarán para poner en marcha la gerencia de las megaobras, es decir si optarán por solicitar autorización al Concejo para conformar una dependencia con autonomía o si designarán un gerente responsable de la coordinación de todos los diferentes aspectos de las megaobras, pero sin potestad directa para autorizar el gasto. Esta es una definición que aún la Alcaldía no ha establecido y que es indispensable conocer, para que los ciudadanos tengan un interlocutor que pueda responder





directamente por todas las inquietudes que surjan y eviten tener que estar acudiendo a varias entidades, según el tipo de consulta que tengan.

20. Uno de los principales retos de la gerencia de las megaobras será la sincronización financiera del recaudo vs. los desembolsos a realizar por diferentes conceptos. No obstante, no se han dado a conocer las proyecciones financieras del recaudo vs. la simulación de los pagos a realizar, ni se han estimado los costos financieros que generará cada obra, ni se han precisado los costos de administración de las megaobras.
21. En síntesis, no solo falta culminar y/o afinar detalles relacionados con los diseños y los presupuestos de las megaobras, especialmente en lo referente a la reposición y/o reubicación de redes sino que también los costos del manejo financiero y administrativo de las megaobras no se ha definido. Tampoco se han presentado las proyecciones del recaudo vs. los planes de desembolso a los contratistas, que a su vez deben estar acorde con el cronograma o el orden en que serán construidas las megaobras, que aún no se han definido.
22. Es indispensable que el recién designado gerente de las Megaobras, doctor Juan Carlos Botero asuma cuanto antes las funciones de este cargo, porque son muchos los aspectos que faltan por definir y cualquier retraso adicional o descoordinación en todos los procesos que se deben contemplar puede generar restricciones para la adecuada planificación, ejecución y seguimiento de las megaobras, situaciones que la Alcaldía de Cali históricamente, desde pasadas administraciones no ha logrado prevenir y/o evitar. El caso más reciente son los problemas que se registraron en la construcción de las troncales y pretroncales del MIO.
23. La presente administración no solo tiene la oportunidad de dejar huella con la construcción de las megaobras, también tiene la opción de demostrar que si le es posible coordinar de manera eficiente y transparente un compromiso de esta envergadura. Es decir lo que está en juego no es solo la modernización vial de la ciudad, lo que está en juego es hacer resurgir la confianza en lo administración de lo público.



### Mesa de trabajo

#### “Retos y perspectivas para el mejoramiento de la calidad educativa, con 3nfasis en el programa de Ampliaci3n de Cobertura Educativa en Santiago de Cali”

Con el fin de complementar el debate realizado en noviembre de 2013 en la Mesa sobre Cobertura con Calidad en el programa de ampliaci3n de cobertura, la Comisi3n Vallecaucana por la Educaci3n y el programa Cali C3mo Vamos realizaron el pasado 12 de marzo una mesa de trabajo cuyo objetivo fue “avanzar en la reflexi3n y el an3lisis sobre los elementos que deben mejorarse para contribuir al mejoramiento de la calidad del sistema educativo en Cali, abordando los distintos sectores que lo componen: Cobertura contratada, educaci3n oficial y educaci3n privada”.

Este evento cont3 con la participaci3n de funcionarios de la Secretar3a de Educaci3n Municipal, representantes de colegios contratados y privados, as3 como expertos en educaci3n. Partiendo de una exposici3n de la Secretar3a de Educaci3n y una posterior sesi3n de preguntas y observaciones por parte de los asistentes, se obtuvieron las siguientes conclusiones:

- Existe una brecha de calidad entre los colegios oficiales y los contratados para el programa de ampliaci3n de cobertura. En las pruebas Saber 11, por ejemplo, aunque existe en los 3ltimos a3os tendencia a la mejor3a para ambos tipos de establecimiento, el rendimiento alto solo llega a poco m3s del 20% en los contratados y poco m3s del 40% en los oficiales. Adem3s, hist3ricamente los resultados de oficiales y contratados en promedio han sido menores a los colegios del sector privado. No obstante, estas pruebas, aunque son indicadores de calidad, no es lo 3nico que se mide ni se debe medir al evaluar la idoneidad de las instituciones educativas.
- Para la actual administraci3n municipal, las instituciones educativas de calidad son aquellas que: sean seguras y saludables, amables para la convivencia, eficientes y exitosas en los logros acad3micos, interactivas en el uso de la tecnolog3a, incluyentes, promuevan el biling3ismo, favorezcan el emprendimiento, trabajen por la primera infancia, que impulsen el deporte la cultura y la recreaci3n y fomenten la innovaci3n y la tecnolog3a.
- A partir de lo anterior, la Secretar3a de Educaci3n plantea como estrategias para mejorar la calidad en IE oficiales, fortalecer proyectos estrat3gicos como la Educaci3n Digital TIT@, la Jornada Escolar Complementaria, el biling3ismo, convivencia, primera infancia, formaci3n y actualizaci3n docente, articulaci3n de la educaci3n media con la educaci3n superior (pedagog3a por proyectos), rutas de mejoramiento, alianzas p3blico-privadas, movilizaci3n de la comunidad educativa, entre otros.
- Por otro lado, la Secretar3a plantea que los criterios de evaluaci3n para los colegios contratados que aspiren a prestar el servicio educativo en el programa de ampliaci3n de cobertura educativa son: la experiencia general y espec3fica del establecimiento educativo, la gesti3n educativa, la buena relaci3n con otras entidades en una red que le permita prestar un buen servicio y as3 mismo, debe impulsar la capacitaci3n del docente en educaci3n formal (preescolar, b3sica y media). Otros criterios para la evaluaci3n son la propuesta pedag3gica y la infraestructura f3sica (aulas, comodidad t3rmica y visual, equipos sanitarios, 3reas generales, etc.) m3s el dise3o participativo de un plan de seguridad educativa con los padres de familia, adem3s de los resultados en las pruebas Saber.
- No obstante, 13 colegios no cumplieron con los est3ndares de calidad en el 2013 (en las comunas 3, 6, 13, 14, 15,16 y 21), 22 establecimientos estaban en r3gimen controlado y 15 establecimientos estaban ubicados en comunas no deficitarias, es decir, donde hay cupos oficiales disponibles. Por ello, estos colegios no pueden contratar con el municipio, de acuerdo



con la SEM, entidad que debió resolver la situación de los estudiantes que no podían ser atendidos por estos planteles.

- Con el fin de mejorar la calidad en los colegios contratados, la SEM implementa una Ruta para el Mejoramiento Continuo, que tiene cuatro pasos básicos: i) un **Comité de Calidad**, donde los encargados de elaborar el plan de mejoramiento y la comunidad educativa deben participar para propiciar el logro de las metas planteadas; ii) una **autoevaluación institucional**, donde cada establecimiento educativo debe sistematizar y analizar los resultados de sus procesos en cada una de las cuatro áreas de gestión de su PEI que generen un balance de sus fortalezas y oportunidades de mejoramiento; iii) **el plan de mejoramiento institucional**, conjunto de medidas establecidas por el rector o director y su equipo de gestión de la calidad para producir, en un período determinado, cambios significativos en los objetivos estratégicos del establecimiento educativo, y iv) la **aplicación del 20% de los recursos entregados por la Alcaldía al colegio contratado para invertirlo en la canasta para la calidad**.
- Así mismo, la Secretaría ha adelantado 188 visitas pedagógicas (de 192 contratados) para identificar los avances que se vienen dando en los establecimientos contratados, en el cumplimiento de los pactos por la calidad. La SEM viene acompañando el proceso de hacer uso pedagógico de los resultados de las pruebas Saber, con colegios con nivel medio o bajo de rendimiento.
- Finalmente, la SEM informó que la contratación de la interventoría externa sobre el programa de ampliación de cobertura, se adjudicará el 22 de marzo 2014.

No obstante este panorama, se han planteado varias inquietudes como recomendaciones por parte de los participantes en la mesa de trabajo:

- El presupuesto destinado al sector de la educación sigue siendo bastante bajo. Representantes de los colegios contratados argumentan que el 20% de los recursos que reciben para invertir en calidad no son suficientes y que los recursos solo financian funcionamiento pero no mejoras en la calidad. Por ello, solicitaron que la inversión en calidad no solo se limite a los colegios oficiales sino también en los colegios contratados. Teniendo en cuenta que uno de los principales problemas es presupuestal, solicitan la participación en este tipo de espacios de discusión, de miembros del Concejo Municipal y de la Alcaldía que tengan poder de decisión en la asignación presupuestal al sector educativo en Cali.
- Los colegios contratados también argumentan que para ellos es más difícil lograr los estándares de calidad, porque sus estudiantes enfrentan problemáticas sociales (trabajo infantil, deserción, violencia juvenil) en su entorno que les hace más vulnerables que el resto de niños y jóvenes en el sistema, por lo cual este factor también debe ser objeto de política e inversión.
- Se recomienda realizar transferencias de las experiencias exitosas de los colegios con los mejores puntajes en la evaluación de calidad hacia los demás que tuvieron puntajes bajos para lograr optimizar resultados. La SEM considera oportuna esta idea pero también destaca el diálogo como una buena práctica para la retroalimentación.
- Los colegios contratados destacaron por otro lado, factores positivos de la intervención de la SEM como el mejor manejo y administración de recursos, la mejora en los salarios de los docentes.



- Finalmente, los organizadores de la mesa recomendaron a la Secretaría que se planteen metas de calidad educativa a alcanzar en el presente año y al final de esta Administración, que reflejen los resultados y el impacto de las acciones de mejoramiento que está adelantando. Así mismo se hizo un llamado a que la falta de presupuesto por parte de la Secretaría y el difícil entorno social que enfrentan los colegios contratados, dejen de ser limitantes del proceso de mejoramiento de la calidad en el programa de ampliación de cobertura, y por el contrario sean frentes de acción común entre el municipio y la comunidad educativa, a partir de estrategias concertadas y metas con visión compartida de la calidad educativa.