

Cómo Vamos en el SITM – MIO

Estado de Avance de la Infraestructura del MIO – Fase 1 y 2

	Meta Fase 1 y 2	Implementado	% Cumplimiento Total	% Fase 1	% Fase 2
Estaciones de Parada	55	41	75%	100% (41)	36% Fase 2 (5 listas 9 pendientes)
Estaciones Terminales y de Transbordo	12	1	8%	25% (3 Pendientes)	0% Fase 2 (8 Pendientes)
Paraderos de Rutas Pretroncales	714	523	73%	100% (523)	54% (191)
Paraderos de Rutas Alimentadoras	550	319	58%	82% (319)	0% (231 Pendientes)
Puentes Vehiculares	18	10	56%	91% (10)	0% (8 Pendientes)
Puentes Peatonales	7	3	43%	100% (3)	0% (4 Pendientes)
Km. de Ciclorrutas Asociadas al MIO	26,3	9	34%		
Espacio Publico Generado o Renovado por el MIO (M2)		469.988 M2			

Del 100% de la infraestructura del MIO la más avanzada es la de las estaciones de parada (75%).

Las más rezagadas son las estaciones terminales y de transbordo (8%), En la Fase 1 lo que está pendiente 3 estaciones terminales y solo se ha implementado el 82% de los paraderos de las rutas alimentadoras.

Fuente: Metro Cali

Recomendaciones para la culminación de la infraestructura del MIO

- Emcali va a tener una elevada demanda de reposición de redes de A y A por parte de las Megaobras y del MIO. Se debe mantener una estrecha coordinación y gestión para que EMCALI priorice de manera concertada, los tramos de acuerdo al avance de las obras.
- Agilizar los procesos de licitación para consolidar la contratación de las obras de la fase 2 (Troncal de Aguablanca)
- Resolver los problemas de patios y talleres de la fase 1, acelerando la definición y adquisición de los terrenos donde estará la terminal de cabecera del Valle del Lili y concretar las estaciones de Puerto Mallarino y Calima.

Infraestructura Complementaria Construida – Espacio Público

CONSTRUCCIÓN DE ESPACIO PÚBLICO ASOCIADO AL MIO

TIPO DE OBRA DE ESPACIO PUBLICO	Nº DE M2 EJECUTADOS
ZONAS VERDES GENERADAS	43.438
ZONAS VERDES RECUPERADAS	159.000
NUEVO ESPACIO PUBLICO	41.290
RENOVACION DE ESPACIO PUBLICO	226.260
TOTAL	469.988

Solo el 18% del espacio público asociado al MIO es nuevo, el restante 82% fueron zonas verdes recuperadas o espacio público renovado.

KM CONSTRUIDOS Y POR CONSTRUIR DE CICLORRUTAS EN CORREDORES TRONCALES Y PRETRONCALES

	Nº DE KM2 A CONSTRUIR DE CICLORRUTAS	No. DE KM2 DE CICLORRUTAS CONSTRUIDO	% DE EJECUCION
TRONCALES	20,7	3,4	16
PRETRONCALES	5,6	5,6	100
TOTAL	26,3	9	34

A nivel de ciclorrutas solo se ha construido el 34% de los metros previstos, especialmente a nivel de las troncales .

Fuente: Metro Cali

Observaciones a los Espacios de Movilidad Peatonal Generados por el MIO

- En la Troncal de Aguablanca no pueden repetirse los problemas de accesibilidad para el peatón, andenes estrechos, sin renovar y con desniveles de todo tipo, que se vieron en las obras de la Calle 13 y Calle 15, que fueron desafortunadas en lo paisajístico, urbanístico y peatonal, y carecen de controles a la invasión de este espacio.
- Mejorar los sistemas de captación de usuarios hacia el MIO, articulándolo con lugares de gran confluencia como la Alcaldía, Gobernación y la Terminal de Transportes, que carecen de integración y de facilidad para que los peatones utilicen el MIO.
- En las rutas pretroncales y alimentadoras solo hay puntos de parada pintadas en la calle. Se carece de un sistema de paraderos tipo cobertizo que mejore el mobiliario urbano, oriente a los usuarios sobre las rutas y fomente la cultura ciudadana.

Flota en operación en el SITM - MIO

VEHÍCULOS MIO (VINCULADOS VS. OPERANDO VS PENDIENTES) POR TIPO

A Dic / 2009	Meta Fase 1 y 2	Autorizados Fase 1	Vinculados Fase 1	Operando Fase 1	Total Pendientes	% Fase 1	% Fase 2
Buses Articulados	172	103	77	70	102	41% (Faltan 33)	0% (Faltan 69)
Buses Padrones	548	236	143	122	426	22% (Faltan 114)	0% (Faltan 312)
Buses Alimentadores	193	131	104	95	98	49% (Faltan 36)	0% (Faltan 62)
TOTAL	913	470	324	287	626	Faltan 183	Faltan 443

A Dic-09 el MIO tiene operando el 31% de la flota total. De la fase 1, solo está operando el 61% (287). Los que menos se han implementado son los padrones (60%). Unimetro tan solo tiene el 5% de los vehículos autorizados funcionando y solo ha eliminado el 80% de la meta de sobreoferta de vehículos de TPCU.

VEHÍCULOS MIO (VINCULADOS VS. OPERANDO VS PENDIENTES) POR OPERADOR

Operador	Autorizados Fase 1	Vinculados Fase 1	Total Pendientes	% de vinculación fase 1
Git Masivo S.A.	138	122	16	88,4%
B&N Masivo S.A.	122	101	21	82,8%
ETM S.A.	111	96	15	86,5%
Unimetro S.A.	99	5	94	5,1%
Total	470	324	146	68,9%

Fuente: Metro Cali

Rutas diseñadas e Implementadas en el SITM MIO

A Dic / 2009	Meta Fase 1 y 2	Operando Fase 1	% Cumplimiento Total	Fase 1	Fase 2
Rutas Troncales	10	5	50%	100%	0% (Faltan 5)
Rutas Pretroncales	22	11	50%	100%	0% (Faltan 11)
Rutas Alimentadoras	44	17	39%	39% (Faltan 11)	0% (Faltan 27)
Total	76	33	43%		

Las Rutas Alimentadoras son las de menor implementación (39%). La dificultad para declarar la operación regular del MIO (Fase 1) , impide (en lo jurídico) adelantar el proceso de cancelación y reestructuración de las rutas de TPCU y genera un circulo vicioso donde la que pierde es la ciudad. Tránsito no saca rutas de TPCU porque Metro Cali no Implementa nuevas rutas alimentadoras y viceversa.

La autoridad municipal, debe convocar a los operadores del MIO y del TPCU (que están en ambos lados y a los que están por fuera) para concertar una reestructuración del TPCU que vaya más allá de la reducción de la sobreoferta y que se aplique independientemente de si se declara o no pronto la operación regular del MIO , anunciada por Metro Cali.

De lo contrario no se podrá empoderar al MIO, este habrá contribuido a cambiarle la cara a la ciudad, pero se habrá quedado corto en la transformación del transporte público, que era su objetivo fundamental.

Fuente: Metro Cali

Recomendaciones sobre la operación del MIO

1. Solo 13 de los 73 semáforos digitales del MIO (los instalados en las calles 13 y 15) están interconectados con el resto de la red de semáforos de la ciudad. Los 60 semáforos restantes del MIO están en control local, lo cual dificulta el mantenimiento preventivo e impide la sincronización de la ola verde, no solo en las troncales del MIO sino en el resto de la ciudad.
2. Concretar la conexión total de los semáforos del MIO con el resto de la ciudad, es fundamental para poder reprogramar el tiempo de semaforización de todas las vías y actualizar los conteos de volumen de tráfico en las intersecciones. Esto beneficiaría la operación de los buses padrones y alimentadores y la planeación del tráfico en general.
3. Se recomienda que los semáforos del MIO para la Troncal de Aguablanca se adquieran con tecnología inalámbrica, para que sean compatibles con los semáforos que instaló Tránsito en el Oriente de la ciudad, que reducen la dependencia de la red de fibra óptica y los riesgos por robo, porque la señal se transmite vía Internet.

Indicadores de Frecuencia y Tiempos de Viaje en Horas Pico (Dic / 2009 vs. Mar / 2010)

Frecuencia promedio en Horas Pico			Cambio Minutos
	A Dic/2009	A Mar/2010	
General	11,5	10	-1,5
Troncales	8	8	0
Pretroncales	11,5	7,5	-4
Alimentadoras	6	10	4

De Diciembre 2009 a Marzo 2010, la frecuencia de las rutas troncales en horas pico se mantiene en 8 minutos. **En pretroncales hay una reducción de 4 minutos (pasan cada 7,5 minutos) pero en las alimentadoras hay un incremento de 4 minutos** (pasan cada 10 minutos). En general la frecuencia se ha mejorado solo 1,5 minutos.

Tiempo Promedio de Viaje - Horas Pico			Cambio Minutos
	A Dic/2009	A Mar/2010	
General	99	94	-5
Troncales	59	64	5
Pretroncales	62	53	-9
Alimentadoras	28	28	0

De Diciembre 2009 a Marzo 2010, el Tiempo Promedio de Viaje en horas pico se ha incrementado en las rutas troncales (por ampliación de los recorridos). **En las pretroncales hay una reducción de 9 minutos y las alimentadoras se mantienen en un promedio de 28 minutos de viaje .**

En horas valle la frecuencia general del MIO es de 10 minutos a 15 minutos. Los avances en frecuencia se pueden ver afectados por la congestión de los buses articulados, pues hace que se deba esperar otro bus.

Intervenciones para mejorar la movilidad de peatones y ciclistas y estimular el uso del Sistema Masivo

Hay un desajuste en diversos componentes de la movilidad y no están integrados

- Para volver a caminar por las calles de Cali, se requiere un plan de recuperación y modernización de andenes.
- Construcción de un sistema de estacionamientos (vehículos, motos, bicicletas) en áreas contiguas o cercanas a las estaciones terminales, intermedias y de parada del MIO, para estimular la utilización del MIO con otros medios de transporte privados.
- Construcción de sistemas de estacionamientos, sistemas de bicitaxis, ciclorrutas y rutas de paseos peatonales para desestimular el ingreso de vehículos a sectores de alta confluencia vehicular y población flotante (el Centro, Zona Universitaria).
- Conectar 100% de la red de semáforos, para optimizar su programación, construir paraderos dentro de bahías, mayor regulación del tránsito y reprogramación de sentidos viales.

Accidentes en el MIO

ACCIDENTES POR RAZÓN, A SEPTIEMBRE 30 DE 2009

Razón Accidente	Casos	% Distribución
Choque simple	203	66%
Choque grave	19	6%
Caída por aproximación	10	3%
Cierre puertas / frenada brusca	69	23%
Otros	5	2%
Total General	306	100%

Un 66% de los accidentes del MIO a septiembre de 2009, corresponde a choques simples .

Otro 23% obedece a accidentes dentro de los buses del MIO por frenada brusca y cierre de puertas.

ACCIDENTES POR TIPOLOGÍA DE VEHÍCULOS, A DICIEMBRE 31 DE 2009

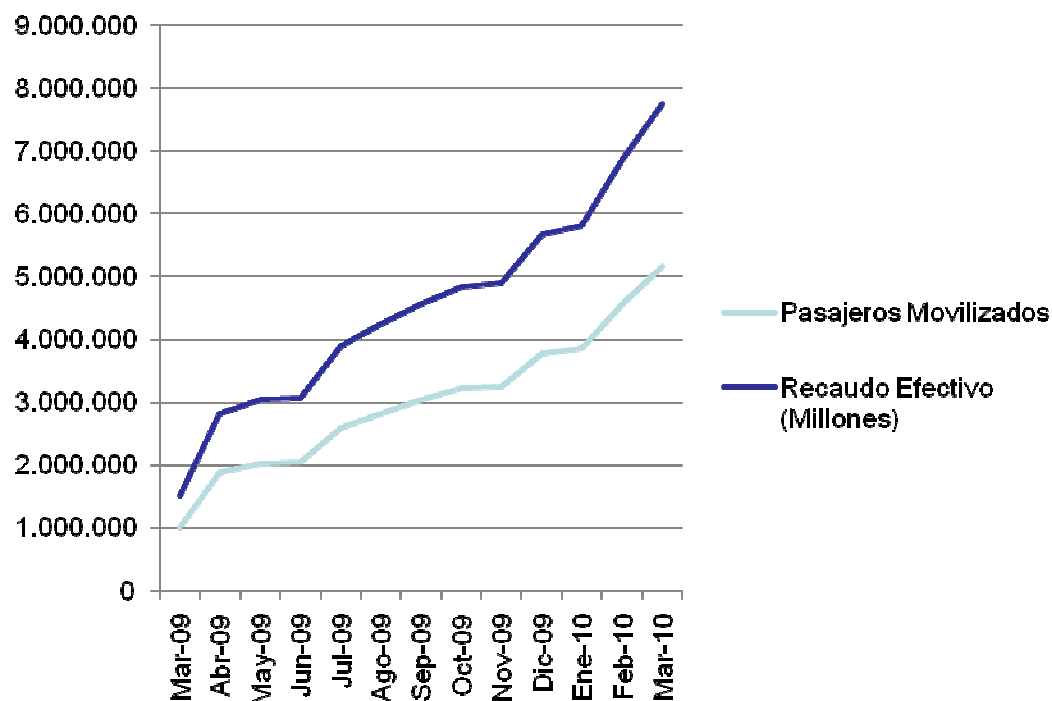
AFECTADO	Nº DE CASOS	% DISTRIBUCIÓN
Motocicleta	98	16%
Bicicleta	55	9%
Taxi / Transporte colectivo	100	16%
Peatón / Usuario	171	28%
Vehículo particular / oficial	163	27%
Vehículo SITM	11	2%
Otros	11	2%
TOTAL	609	100%

A diciembre de 2009, los más involucrados en accidentes con el MIO son vehículos (27%) y motos (16%), sumado más del 50% de los casos totales.

Es preocupante que en el 28% de los accidentes hayan intervenido los usuarios. Los buses articulados son los más expuestos a los accidentes (116 casos).

Pasajeros vs. Recaudo (Marzo 2009 - Marzo 2010)

Mes	Pasajeros Movilizados	Recaudo Efectivo (Millones)
Mar-09	1.002.092	1.503.138
Abr-09	1.874.568	2.811.852
May-09	2.020.391	3.030.587
Jun-09	2.038.956	3.058.434
Jul-09	2.592.354	3.888.531
Ago-09	2.820.621	4.230.932
Sep-09	3.049.016	4.573.524
Oct-09	3.221.691	4.832.537
Nov-09	3.256.815	4.885.223
Dic-09	3.778.732	5.668.098
Ene-10	3.868.404	5.802.606
Feb-10	4.578.041	6.867.062
Mar-10	5.165.031	7.747.547



La ejecución de la meta de movilización de pasajeros a comenzado a mejorar (76% en marzo 2010), pero todavía no cumple las expectativas.

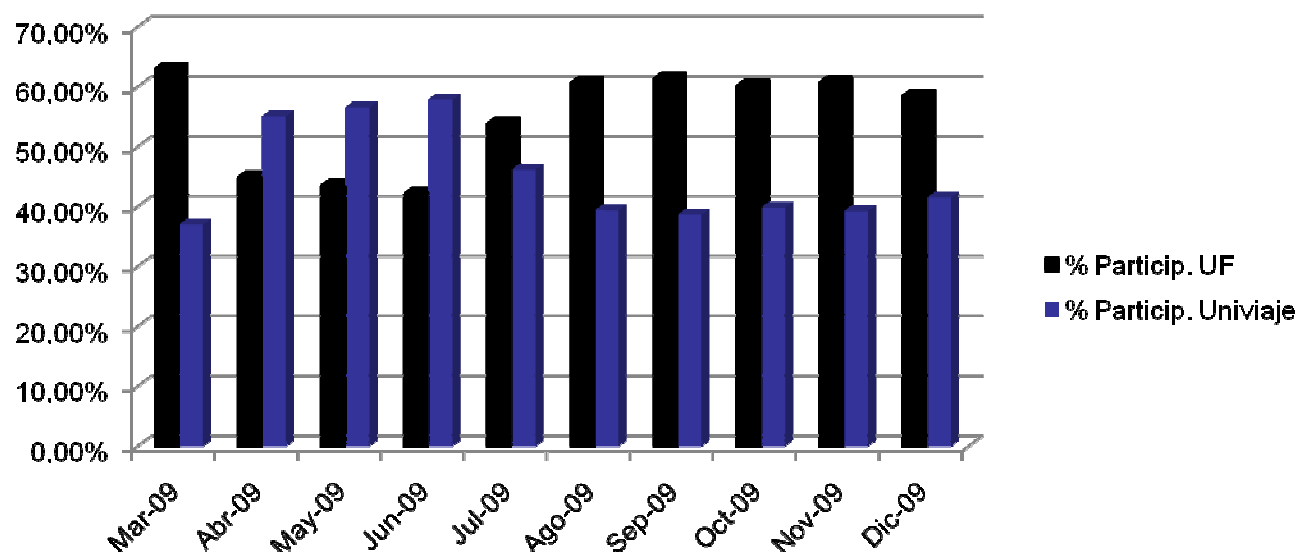
Pasajeros Movilizados 2009	Recaudo Efectivo \$ 2009	Pago a Operadores (\$) 2009
25.655.236	38.482.854.000	26.932.804.500

A diciembre 31 de 2009, los operadores de la Fase 1 de operación del SITM-MIO han recibido el 69% del total recaudado por la movilización de 25 millones de pasajeros.

Recomendaciones para mejorar movilización de pasajeros

1. Agilizar la reestructuración de las rutas de TPCU previstas en la Fase I. **En el 2011 las elecciones de Alcaldía y Concejo harán más complejo el proceso y se corre el riesgo de que el desmonte del TPCU le quede a la próxima Administración.**
2. Operar al 100% la flota e implementar al 100% las rutas alimentadoras previstas para la Fase I, de lo contrario la operación del MIO no se va a consolidar y tendremos solo una parte de los cambios esperados.
3. Articular al MIO con lugares de gran confluencia como la Alcaldía, Gobernación y la Terminal de Transportes, que carecen de integración y de facilidad para la utilización del MIO.
4. Construcción de un sistema de estacionamientos (vehículos, motos, bicicletas) en áreas contiguas o cercanas a las estaciones terminales, intermedias y de parada, para estimular la combinación del MIO con otros medios de transporte privados.
5. Entre Metro Cali y Tránsito la comunicación y coordinación no fluye como debiera. Esto demuestra la importancia de una única autoridad de tránsito y transporte, que responda a los intereses estructurales e integrales de la movilidad de la ciudad.

Participación de Tarjetas Usuario Frecuente y Univiaje Marzo-Diciembre 2009



La venta de tarjetas de Usuario Frecuente se ha incrementado (representa el 55%). El reto es fidelizar a los usuarios Univiaje, que representan el 45%. Durante los primeros diez meses de operación del MIO, se recargaron más de 13 millones de tarjetas de viaje.

PUNTOS DE VENTA Y RECARGA DE TARJETAS DENTRO Y FUERA DE LAS ESTACIONES

No. puntos de Venta de Tarjetas Dentro de Estaciones del MIO	No. de Puntos de Recarga de Tarjetas por Fuera de las Estaciones del MIO
58	88

Fuente: Metro Cali

Recomendaciones sobre el recaudo del MIO

1. Aunque el recaudo tiene una tendencia creciente, no está cumpliendo al 100% las metas del recaudo. Por tanto, es urgente ampliar las rutas pretroncales y alimentadoras, ir más allá de las metas de reducción de la sobreoferta de TPCU y concretar la eliminación y/o reestructuración de las rutas de TPCU.
2. Reforzar la campaña de socialización de las rutas alimentadoras y pretroncales del MIO para contrarrestar la desinformación que también incide en el uso del sistema.
3. Los buses padrones y alimentadores están compitiendo con el transporte colectivo, que pese a la reducción de la sobreoferta siguen incidiendo en la congestión vehicular. Se requiere una decisión combinada: menos TPCU, más buses del MIO y mejor control y coordinación del tránsito.

Cómo Va la Reducción de la Sobreoferta de Transporte Público Colectivo vs. la Implementación del MIO

Reducción de la Sobreoferta del Transporte Público Colectivo

CUMPLIMIENTO DEL PLAN DE RETIRO DEL 46% DE LA SOBREOFERTA DE TPC, POR OPERADOR

OPERADOR	META REDUCCIÓN (46% DE LA SOBREOFERTA)	Nº DE VEHÍCULOS SALIDOS DE CIRCULACIÓN (A MAR 2010)	% DE CUMPLIMIENTO	Nº DE BUSES QUE FALTAN POR SACAR
GIT MASIVO S.A	679	619	91%	60
BLANCO Y NEGRO MASIVO S.A.	592	610	103%	NA*
ETM S.A.	557	477	86%	80
UNIMETRO S.A.	435	275	63%	160
TOTAL	2.263	1.981	88%	300

A marzo de 2010, se ha eliminado el 88% de la sobreoferta de vehículos de transporte público colectivo urbano, operadores como Blanco y Negro Masivo ya cumplieron el 100% y sacaron incluso 18 buses mas. Unimetro por el contrario solo ha eliminado el 63%. En general faltan 300 buses por salir de circulación.

EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO PENDIENTES POR CUMPLIR LA REDUCCIÓN DEL 30% DE LA SOBREOFERTA

EMPRESA TPCU	META DEL DEL 30% DE LA SOBREOFERTA	Nº DE VEHÍCULOS SALIDOS DE CIRCULACIÓN (A MAR 2010)	% DE CUMPLIMIENTO	Nº DE BUSES QUE FALTAN POR SACAR
RIO CALI	56	50	89%	6
LA ERMITA	98	24	24%	74
TRANSP. RECREATIVOS	92	87	95%	5
TOTAL	246	161	65%	85

A nivel de empresas, la más retrasada en la reducción del primer 30% de la sobreoferta de TPCU es La Ermita, que solo ha eliminado el 24%.

Rutas y Recorridos de TPCU a Modificar, Reestructurar y Cancelar

Recomendación		Nº Rutas y Recorridos Ida y Regreso	Part %	Estado Actual (Marzo -2010)
Modificar	Paralelismo < 25%	142 Rutas = 284 Recorridos	50%	OK (100%)
Reestructurar	Paralelismo entre 25 y 75%	114 Rutas = 228 Recorridos	40%	Pendiente
Eliminar	Paralelismo > al 75%	28 Rutas = 56 Recorridos	10%	OK (100%)
Total		284 Rutas	100%	

Fuente:
STTM -
Metro Cali

Con la llegada del MIO se pasaría de 284 rutas a 114 Rutas de TPCU. Hasta el momento se han eliminado 28 rutas y modificado el 100% de las rutas (284) falta reestructurarlas para que queden solo 114 rutas de TPCU.

Cambios Efectuados en las Rutas de TPCU con la Entrada del MIO

Rutas Troncales Implementadas Por El SITM - MIO	Nº De Rutas Y Recorridos De TPCU Modificadas		Nº De Rutas Y Recorridos TPCU Canceladas	Nº De Rutas TPCU Por Reestructurar
	Descripción	Nº Rutas Y/O Recorridos		
5 Rutas Troncales del MIO	Calle (5, 13 y 15) Kr (1 y 15)	117 Rutas = 233 Recorridos	28 Rutas = 56 Recorridos	114 Rutas = 228 Recorridos
11 Rutas Pretroncales del MIO	Avda 6 N, Roosevelt y del Rio, Calle 9, Kr 39 y 44	25 Rutas = 51 Recorridos		
Total		142 Rutas = 284 Recorridos		

Fuente:
STTM -
Metro Cali

La entrada de las 5 Rutas Troncales del MIO implicó modificar el recorrido de 117 rutas y las 11 rutas pretroncales implicaron la modificación de otras 51 rutas para un total de 142 rutas modificadas

Vías de la Ciudad Receptoras de Tráfico Desviado de TPCU y Con Cambios de Sentido

TIPO DE VÍAS	Nº DE VÍAS	RELACIÓN DE LAS VÍAS
VÍAS PRINCIPALES QUE HAN RECIBIDO TRAFICO DESVIADO	4	AV. 4ª NORTE, CL 25, CL 26, CL 13 (AV. PASOANCHO)
VÍAS SECUNDARIAS QUE HAN RECIBIDO TRAFICO DESVIADO	16	CRA.56, CL 6ª (AV.ROOS.) CL 9ª, CL 7ª, CRA 5ª, CL 21, CRA 10, AV. 2ª NORTE, CRA 5ª NORTE, CL 34, CL 44, CL 62 Y CL 70, CRA 80, CL 16 – AV. CAÑASGORDAS
VÍAS PRINCIPALES Y SECUNDARIAS QUE HAN RECIBIDO CAMBIO DE SENTIDO	4	CRA 39, CRA 44, CL 25, CL 26
TOTAL	24	

En 2009, 20 vías recibieron tráfico desviado del TPCU y 4 más han cambiado de sentido.

La STTM tiene la responsabilidad de coordinar la coherencia general de los planes de manejo de tránsito que diseñen los concesionarios de las Megaobras (144 proyectos). Para ello se requiere una capacidad de modelar el tráfico general de la ciudad a fin de evaluar el impacto progresivo de las Megaobras sobre la movilidad. **Preocupa que Tránsito no dispone de los medios tecnológicos adecuados y tiene limitaciones de personal especializado para adelantar esta labor..**

Fuente: Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal

Reducción de la Sobreoferta del Transporte Público Colectivo

Pendientes para cumplir el 46% de reducción de la sobreoferta de TPCU y declarar la operación regular de la Fase I del MIO

- 114 rutas de TPCU por reestructurar
- 300 buses de TPCU por sacar de circulación
- Controlar las rutas y vehículos que están circulando sin tarjeta de operación, para sostener el avance logrado en el desmonte del sistema tradicional de TPCU.

Cómo Vamos en Malla Vial

Inventario de la Malla Vial

RESUMEN DE VÍAS EXISTENTES VS. VÍAS REHABILITADAS CON RECURSOS PROPIOS POR COMUNA DURANTE 2008 Y 2009

COMUNAS	KM INVENTARIO DE VÍAS X COMUNAS	KM DE VÍAS EN MAL ESTADO POR TIPO	% DE VÍAS EN MAL ESTADO	KM DE VÍAS REHABILITADAS CON RECURSOS PROPIOS DE LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA			
				2008	2009	SUBTOTAL	% DE VÍAS EN MAL ESTADO REPARADAS
1	35,91	5,39	15,00%	1,07	0,43	1,5	27,85%
2	197,35	78,94	40,00%	6,05	32,77	38,82	49,18%
3	86,09	10,33	12,00%	0,34	0,74	1,08	10,45%
4	105,18	18,93	18,00%	1,23	1,29	2,52	13,31%
5	77,84	19,46	25,00%	2,16	2,83	4,99	25,64%
6	91,06	18,21	20,00%	2,19	1,2	3,39	18,61%
7	87,73	17,55	20,00%	1,27	1,01	2,28	12,99%
8	146,1	29,22	20,00%	1,38	3,69	5,07	17,35%
9	88,42	17,68	20,00%	0	2,34	2,34	13,23%
10	122,38	42,83	35,00%	1,67	0,79	2,46	5,74%
11	109,99	44,00	40,00%	5,1	1,28	6,38	14,50%
12	73,45	18,36	25,00%	0,12	1,09	1,21	6,59%
13	131,88	10,55	8,00%	1,52	1,24	2,76	26,16%
14	138,62	18,02	13,00%	0,58	2,05	2,63	14,59%
15	86,74	13,01	15,00%	4,8	1,79	6,59	50,65%
16	95,09	28,53	30,00%	6,57	2,09	8,66	30,36%
17	216,6	43,32	20,00%	7,43	8,65	16,08	37,12%
18	70,32	10,55	15,00%	1,38	1,17	2,55	24,18%
19	219,44	57,05	26,00%	14,47	5,36	19,83	34,76%
20	41,6	4,16	10,00%	0,54	0,56	1,1	26,44%
21	38,17	5,73	15,00%	0,12	0	0,12	2,10%
22	81,19	16,24	20,00%	0,67	12,14	12,81	78,89%
TOTAL	2.341,15	528,06	22,56%	60,66	84,51	145,17	27,49%

Fuente: Secretaría de Infraestructura y Valorización Municipal.

Malla Vial rehabilitada por Infraestructura 2008-2009 y Megaobras 2010-2011

COMUN A	KM DE VÍAS EN MAL ESTADO	KMS A INTERVENIR CON MEGAOBRAS 2010- 2011	REHABILITACIÓ N DE VÍAS SECRETARÍA DE INFRAESTR	TOTAL KM. DE VÍAS REPARADOS	% DE VÍAS EN MAL ESTADO, REPARADAS
1	5,39	0	1,5	1,5	28%
2	78,94	37	38,82	75,82	96%
3	10,33	11,57	1,08	12,65	122%
4	18,93	7,2	2,52	9,72	51%
5	19,46	7,2	4,99	12,19	63%
6	18,21	9,09	3,39	12,48	69%
7	17,55	0	2,28	2,28	13%
8	29,22	15,05	5,07	20,12	69%
9	17,68	6,5	2,34	8,84	50%
10	42,83	30,98	2,46	33,44	78%
11	44,00	34,78	6,38	41,16	94%
12	18,36	32,48	1,21	33,69	183%
13	10,55	0	2,76	2,76	26%
14	18,02	21,96	2,63	24,59	136%
15	13,01	0	6,59	6,59	51%
16	28,53	0	8,66	8,66	30%
17	43,32	12,5	16,08	28,58	66%
18	10,55	0	2,55	2,55	24%
19	57,05	10,12	19,83	29,95	52%
20	4,16	0	1,1	1,1	26%
21	5,73	14,42	0,12	14,54	254%
22	16,24	0	12,81	12,81	79%
TOTAL	528,06	250,85	145,17	396,02	75%

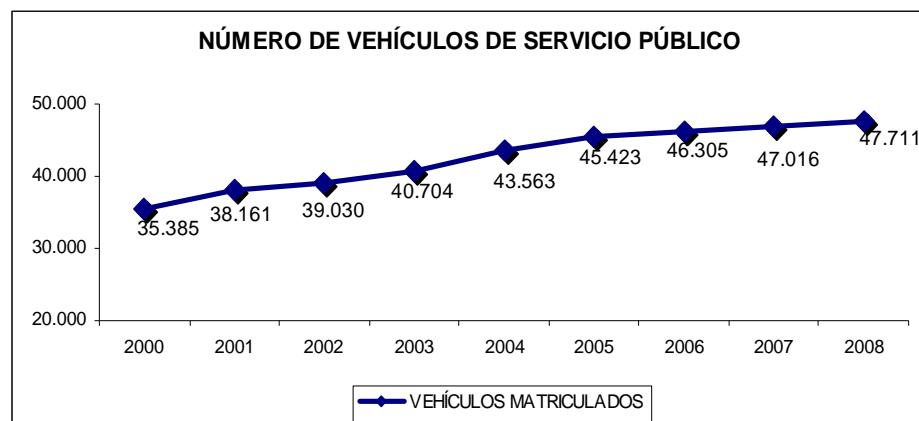
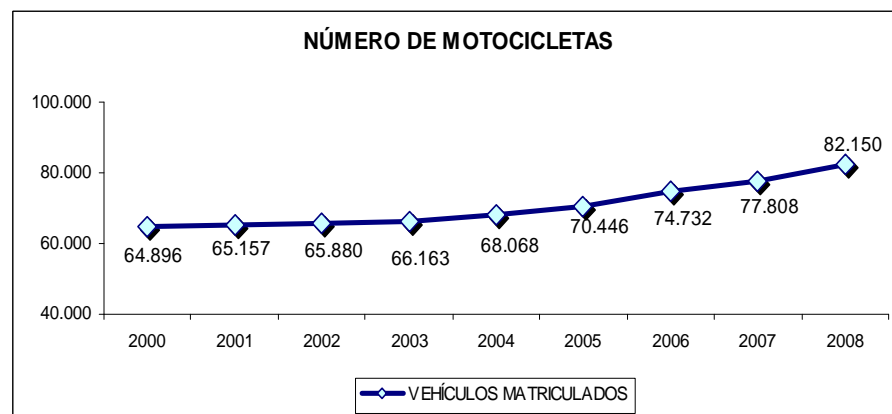
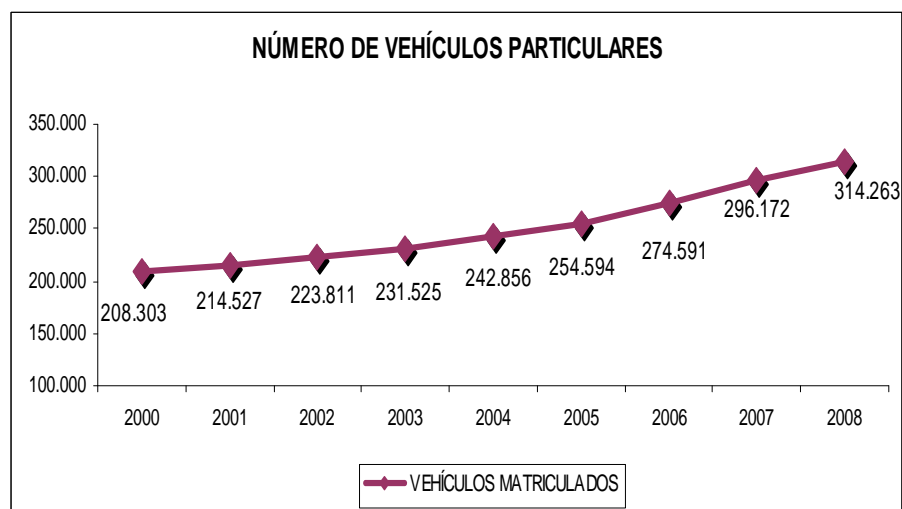
Fuente: Secretaría de Infraestructura y Valorización Municipal.

Cómo Vamos en Tránsito

Parque Automotor de Cali

En los últimos 8 años el parque automotor de Cali se ha incrementado 1.4 veces, el 70% es particular, el 11% público y el 1% oficial.

Tipo	2000	2008	Variación
Público	35.385	47.711	12.326
Particular	208.303	314.263	105.960
Oficial	3.555	3.509	-46
Motos	64.896	82.150	17.254
Total	312.139	447.633	135.494



Es necesario precisar que de los más de 47 mil vehículos que se encuentran matriculados de servicio público en la ciudad, 2.263 corresponden al transporte público colectivo urbano, siendo éste el objeto de reducción orientada a dar paso a la flota de buses del SITM MIO.

Fuente: Cali en Cifras 2009

Control del Tránsito

CUERPO DE GUARDAS DE TRÁNSITO POR ÁREA, 2009

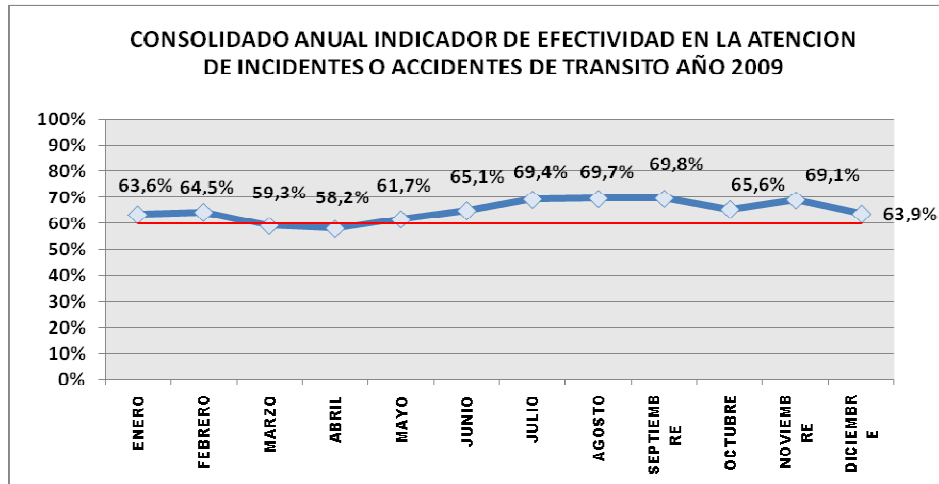
ÁREA	Nº DE GUARDAS	
PERSONAL OPERATIVO	TURNO MAÑANA	TURNO TARDE
SUPERVISORES REGULACIÓN	7	7
AGENTES REGULACIÓN	56	70
CENTRAL	3	2
CAD	1	1
CRIMINALISTICA Y METODOLÓGICO	18	14
PETICIONES QUEJAS Y RECLAMOS	9	4
ESCOLTAS	4	2
GRUPO OPERATIVO	12	10
TOTAL AGENTES POR TURNO	110	110
SUBTOTAL OPERATIVO		220
PERSONAL ADMINISTRATIVO DEL AREA DE CONTROL Y SEGURIDAD VIAL	Nº DE GUARDAS	
OFICINA DIRECCIÓN	2	
OFICINA SUPERVISORES	2	
AUTOMOTORES	2	
SUBTOTAL ADMINISTRATIVO	6	
PERSONAL ADMINISTRATIVO DE OTRAS ÁREAS	48	
TOTAL AGENTES DE TRÁNSITO	274	

La ciudad cuenta con un cuerpo de 274 Guardas de Tránsito, de los cuales 220 componen el personal operativo y 54 el personal administrativo. De acuerdo con expertos, una ciudad como Cali necesita unos 600 guardas.

Fuente: Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal

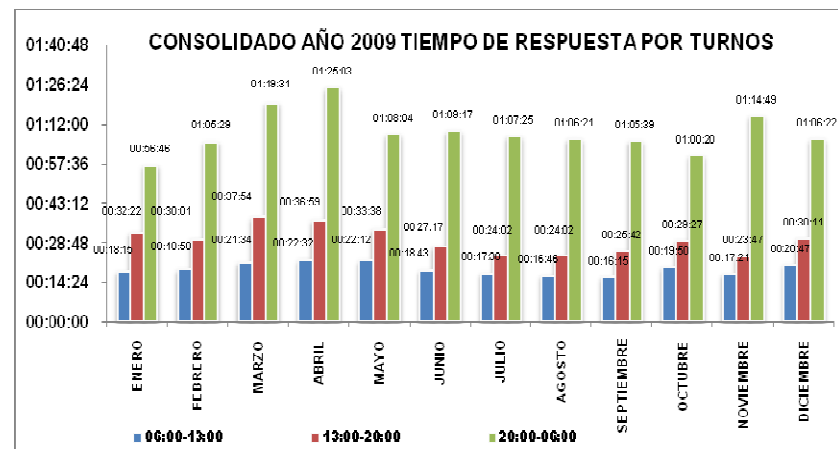
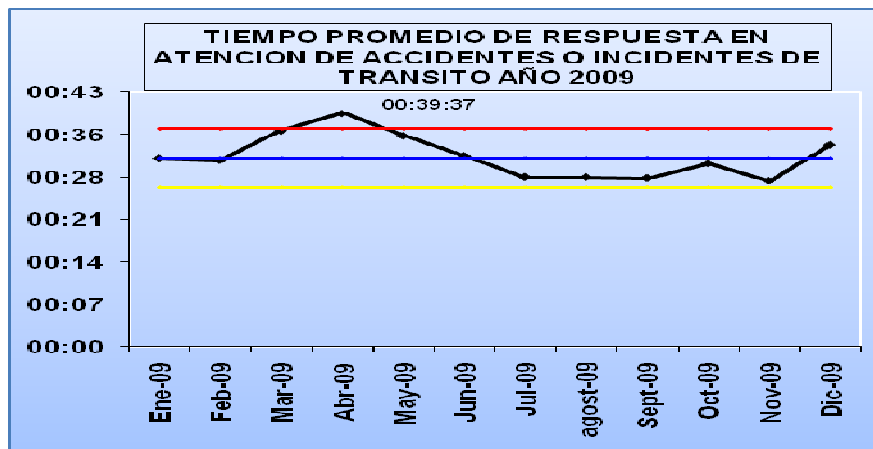
Control del Tránsito

% DE INCIDENTES Y ACCIDENTES DE TRÁNSITO ATENDIDOS EN TIEMPO INFERIOR O IGUAL A LA META TRAZADA



De acuerdo con los indicadores de gestión de la Secretaría de Tránsito en 2009, el tiempo promedio de respuesta a incidentes de tránsito fue de 39 minutos, 37 seg. Los mayores tiempos se registran entre 8 PM y 6 AM, mientras los menores entre 6 AM y 1 PM. Por otro lado, se estima que la efectividad en la atención de incidentes o accidentes de tránsito fue del 60% en 2009.

TIEMPO PROMEDIO DE LLEGADA A LA ATENCIÓN DE INCIDENTES O ACCIDENTES DE TRÁNSITO 2009



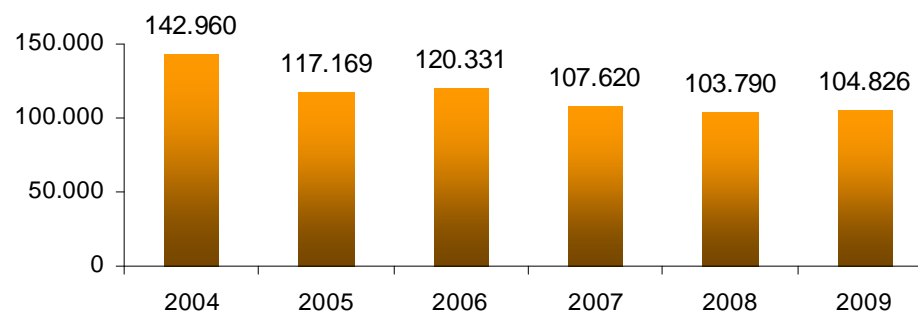
Fuente: Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal

Comparendos por infracciones en la vía

COMPARATIVO ANUAL DE INFRACCIONES REGISTRADAS VS CANCELADAS

CONTRAVENCIONES	2004	2005	2006	2007	2008	2009
REGISTRADAS	142.960	117.169	120.331	107.620	103.790	104.826
CANCELADAS	88.534	75.447	54.839	51.005	77.784	80.996
% DE PAGO	62%	64%	46%	47%	75%	77%

NÚMERO DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO REGISTRADAS



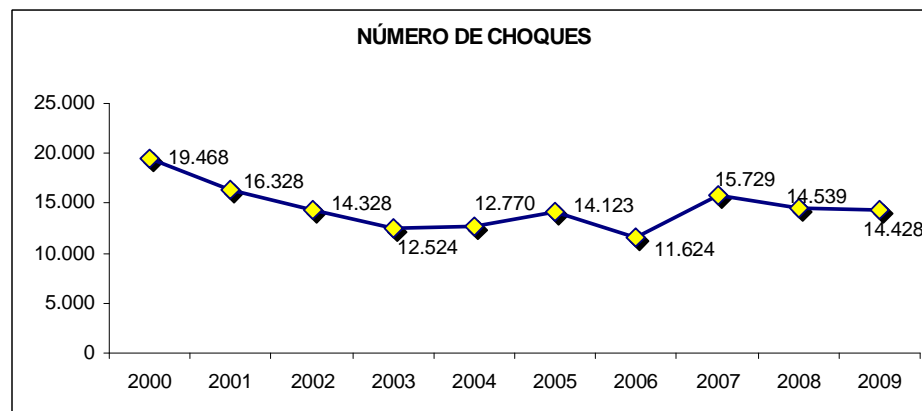
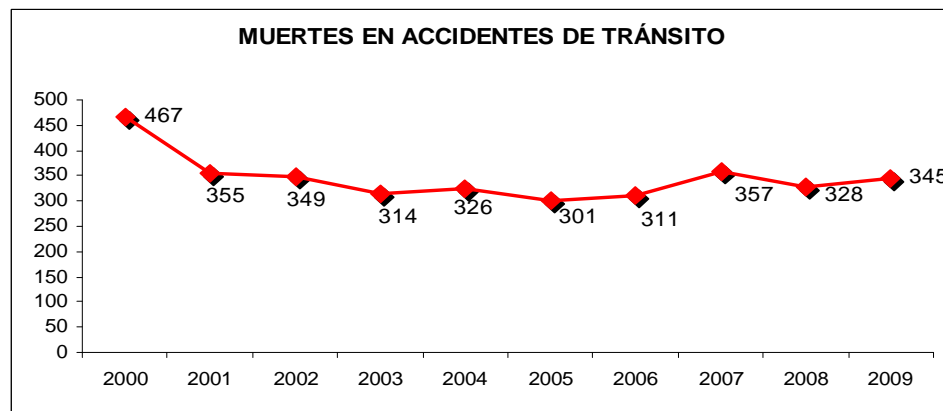
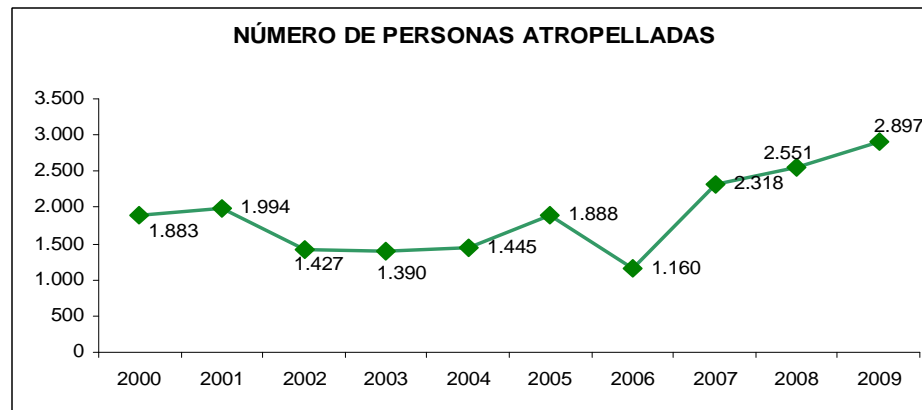
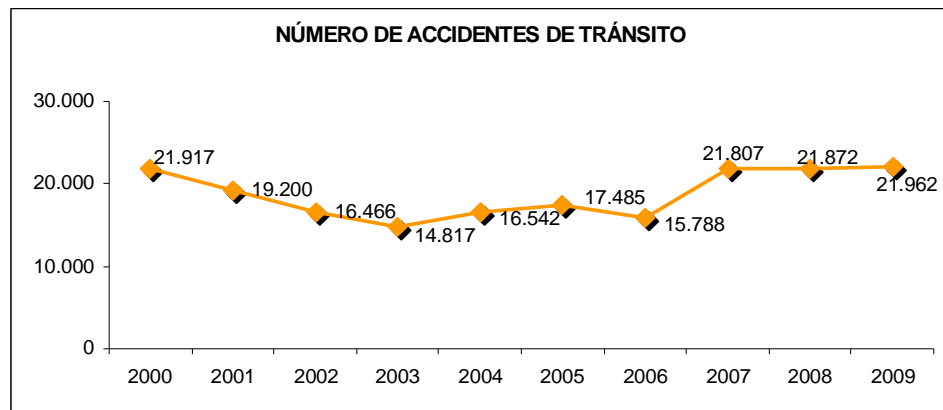
CURSOS Y RESOLUCIONES POR INFRACCIONES

AÑO	CURSOS VIALES APLICADOS	RESOLUCIONES POR EMBRIAGUEZ APLICADAS
2008	13.401	2.135
2009	11.148	2.026

Fuente: Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal

Accidentalidad en las vías de Cali

Fuente: Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal



El incumplimiento de las más elementales normas de tránsito son las responsables del mayor número de accidentes. En el 2009 el 61% de los accidentes ocasionó heridos, observándose un incremento de 1.050 casos entre peatones y de 817 casos entre motociclistas.

Los fines de semana (viernes y sábado) se incrementan los accidentes. El 36% de los conductores implicados en accidentes tienen entre 18 y 31 años, población joven que sale a disfrutar del fin de semana. Se han aplicado 2.026 sanciones por embriaguez.

Cómo Vamos en las Megaobras

Análisis sobre la Situación de las Megaobras

1. **Consideramos sana la revisión de la Procuraduría**, pues permitirá despejar cualquier duda que exista sobre el estado real de los estudios y presupuestos de los proyectos que están soportando la licitación de las Megaobras, actualmente suspendida.
2. **La suspensión solicitada por la Procuraduría no incluye el proceso del recaudo de la contribución por valorización**, pero es apenas normal que los ciudadanos estén a la expectativa del concepto final para saber lo que pasara con el proceso.
3. **El Estatuto de Valorización permite, a partir de estudios preliminares autorizar el recaudo de una suma estimada con destino a la financiación de los proyectos que sean aprobados por el Concejo Municipal.**
4. Es decir, **lo que el Concejo Municipal autorizó fue un recaudo de hasta \$861 mil millones con destino a la financiación de las Megaobras. Esta suma no necesariamente equivale al presupuesto definitivo y total de las Megaobras**, pues éste solo sería establecido con posterioridad, cuando la Alcaldía en uso del plazo concedido culminara los estudios respectivos.
5. Las socializaciones de los diseños y presupuestos han sido sobre información preliminar, general e incluso virtual (videos). La discusión técnica con los gremios y/o asociaciones expertas en el tema, ha sido limitada. En caso de que se logre concretar la licitación, se recomienda realizar una audiencia de sustentación de los estudios.

Distribución de las Megaobras Según: Fases y Tipo de Proyectos

Nº DE OBRAS POR FASE Y TIPO DE INTERVENCIÓN

TIPO DE OBRA	Nº OBRAS FASE I	Nº OBRAS FASE II	Nº TOTAL OBRAS	DISTR %
REHABILITACION VIAL (250 KM)	37	43	80	70%
AMPLIACIONES VIALES	4	7	11	10%
INTERSECCIONES VIALES	3	4	7	6%
ESPACIO PÚBLICO	5	8	13	11%
CIUDADELAS EDUCATIVAS	1	2	3	3%
TOTAL	50	64	114	100%
DISTRIBUCIÓN %	44%	56%	100%	

El 44% de los proyectos están en la Fase 1 y recibirán el 44% del presupuesto total

En la Fase 1 el 80% serán proyectos de rehabilitación y ampliación vial que recibirán el 47% del presupuesto, pues el 53% restante será destinado a obras de mayor complejidad como la intersección de la Cr 8ª con Calle 70.

Nota: Los proyectos por tipo de obra son 21 y 114 por obras individuales.

PRESUPUESTO DE OBRAS POR FASE Y TIPO DE INTERVENCIÓN

TIPO DE OBRA	Nº OBRAS FASE I	Nº OBRAS FASE II	Nº TOTAL OBRAS	DISTR %
REHABILITACION VIAL (250 KM)	125.787	78.085	203.872	20%
AMPLIACIONES VIALES	88.785	236.901	325.686	33%
INTERSECCIONES VIALES	115.469	110.194	225.663	23%
ESPACIO PÚBLICO	98.124	61.134	159.258	16%
CIUDADELAS EDUCATIVAS	26.902	54.264	81.166	8%
TOTAL	455.067	540.578	995.645	100%
DISTRIBUCIÓN %	46%	54%	100%	

Fuente: Secretaría de Infraestructura y Valorización Municipal.

Distribución de las Megaobras Según: Fases y Zona

Nº DE OBRAS POR FASE Y ZONA GEOGRÁFICA DE CONCESIÓN

FASE	ZONA SUR (GRUPO 1)	ZONA CENTRO- ORIENTE (GRUPO 2)	ZONA NORTE (GRUPO 3)	TOTAL	DISTR %
FASE 1	8	19	23	50	44%
FASE 2	5	28	31	64	56%
TOTAL	13	47	54	114	100%
DISTRIBUCIÓN %	11%	41%	47%	100%	

El 41% de las obras están en el Centro Oriente, donde la mayor parte de la población de Cali. En la fase 2 se concentran los proyectos de mayor complejidad , cuya realización depende del cumplimiento de las metas de recaudo.

PRESUPUESTO DE OBRAS POR FASE Y ZONA DE CONCESIÓN

FASE	ZONA SUR (GRUPO 1)	ZONA CENTRO- ORIENTE (GRUPO 2)	ZONA NORTE (GRUPO 3)	TOTAL	DISTR %
FASE 1	116.520	153.150	185.397	455.067	46%
FASE 2	244.332	128.175	168.072	540.578	54%
TOTAL	360.852	281.325	353.469	995.645	100%
DISTRIBUCIÓN %	36%	28%	36%	100%	

La zona Sur, al igual que la Norte, comprende cada una el 36% del presupuesto de las obras, mientras que los proyectos en Centro Oriente representan el 28%.

Las Ciudades Educativas no figuran en la concesión por zonas, en los términos de la licitación, sin embargo se incluyen en las zonas geográficas respectivas para ilustrar la distribución de las obras.

Fuente: Secretaría de Infraestructura y Valorización Municipal.

250 Km. de vías a rehabilitar en las Megaobras

SECTOR DE LA CIUDAD	COMUNAS DE CADA SECTOR	TOTAL KM DE VÍAS A REHABILITAR POR MEGAOPRAS	250 KM. DE VÍAS A REHABILITAR CON MEGAOPRAS POR AÑO		PARTICIPACIÓN % EN EL TOTAL DE 250 KM DE VÍAS		
			2010	2011	2010	2011	SUBTOTAL 2010-2011
NORTE	1, 2, 4, 5, 6, 7	72,06	26,31	45,73	10,49%	18,23%	28,72%
CENTRO	3, 8, 9, 10, 11, 19, 20	119,79	108,52	11,29	43,26%	4,50%	47,76%
SUR	17, 18, 22	21,96	5,34	16,61	2,13%	6,62%	8,75%
ORIENTE	12, 13, 14, 15, 16, 21	37,04	22,60	14,42	9,01%	5,75%	14,76%
TOTAL		250,85	162,78	88,07	64,89%	35,11%	100,00%

De los 250 Km. de vías que se rehabilitarán por cuenta de las Megaobras, el 65% se ejecutarán en el año 2010 y el 35% restante en el 2011. Así mismo, del total de Km. a reparar, el 28,72% corresponde a la zona Norte, 47,76% al Centro, 8,75% al Sur y 14,76% al Oriente, abarcando 21 comunas del área urbana de Cali.

Fuente: Secretaría de Infraestructura y Valorización Municipal.

Resumen de los 250 Km. de vías a rehabilitar con las Megaobras según comuna

Comunas	TOTAL KM A REHABILITAR	250 KM. DE VÍAS A REHABILITAR		PARTICIPACIÓN % EN EL TOTAL DE 250 KM	
		2010	2011	2010	2011
1	0	0,00	0,00	0,00%	0,00%
2	37	19,64	17,36	7,83%	6,92%
3	11,57	6,67	4,89	2,66%	1,95%
4	7,2	0,00	7,20	0,00%	2,87%
5	7,2	0,00	7,20	0,00%	2,87%
6	9,09	0,00	9,08	0,00%	3,62%
7	0	0,00	0,00	0,00%	0,00%
8	15,05	13,17	1,88	5,25%	0,75%
9	6,5	6,50	0,00	2,59%	0,00%
10	30,98	28,77	2,21	11,47%	0,88%
11	34,78	34,79	0,00	13,87%	0,00%
12	32,48	25,29	7,20	10,08%	2,87%
13	0	0,00	0,00	0,00%	0,00%
14	21,96	5,34	16,61	2,13%	6,62%
15	0	0,00	0,00	0,00%	0,00%
16	0	0,00	0,00	0,00%	0,00%
17	12,5	12,49	0,00	4,98%	0,00%
18	0	0,00	0,00	0,00%	0,00%
19	10,12	10,11	0,00	4,03%	0,00%
20	0	0,00	0,00	0,00%	0,00%
21	14,42	0,00	14,42	0,00%	5,75%
22	0	0,00	0,00	0,00%	0,00%
Total	250,85	162,78	88,07	64,89%	35,11%

3 comunas (10, 11 y 12) concentran el 35% de los 250 Km. a rehabilitar por Megaobras.

Le siguen en participación las comunas, 2, 8, y 17 que concentran otro 18% del total de kilómetros a rehabilitar.

Fuente: Secretaría de Infraestructura y Valorización Municipal.

Para mejorar espacios de movilidad peatonal en las Megaobras

- La recuperación y modernización de andenes con normas adecuadas de urbanismo, paisajismo y accesibilidad, es limitada especialmente dentro de los 250 Km. de rehabilitación vial. El andén no es un residuo, es un elemento integral del diseño vial del cual depende la accesibilidad y la articulación con los peatones.
- Las intersecciones viales agilizan la transitabilidad por las vías troncales, pero suelen atomizar la congestión hacia vías internas, especialmente en zonas de alta confluencia, densidad vehicular y población flotante, como la zona de universidades al sur de la ciudad.
- En este sector, las Megaobras deben articularse con el MIO, y efectuar obras complementarias como la construcción de zonas de parqueo contiguas a las estaciones de parada y/o terminal, para que se estimule el ingreso a las universidades en el MIO. Igualmente deben construirse ciclorrutas y paraderos dentro de bahías para transporte público. Sectores como el Centro deberían tener vías peatonales y rutas alimentadoras para desestimular el ingreso de taxis y vehículos particulares.

Presupuesto de las Megaobras por Tipo de Obra y Fuente (En Millones de \$)

FASE	TIPO DE OBRA	COMUNA	PRESUPUESTO TOTAL	FUENTES DE FINANCIACIÓN		
				CONTRIBUCION POR VALORIZACION	RECURSOS PROPIOS ALCALDIA	APORTES EMCALI
I	AMPLIACIONES VIALES	10 17 18 Y GENERAL (250 KM.)	\$ 214.572	\$ 173.110	\$ 24.226	\$ 17.236
I	INTERSECCIONES VIALES	7 8 10 17 19	\$ 115.469	\$ 105.192	\$ 919	\$ 9.358
I	ESPACIO PÚBLICO	2 3 13 17 19	\$ 98.124	\$ 62.954	\$ 5.216	\$ 29.954
I	CIUDEDELAS EDUCATIVAS	19	\$ 26.902	\$ 14.448	\$ 6.764	\$ 5.690
TOTAL FASE I			\$ 455.067	\$ 355.704	\$ 37.125	\$ 62.238
II	AMPLIACIONES VIALES	1 6 11 12 15 18 22 Y GENERAL (250 KM.)	\$ 314.986	\$ 231.345	\$ 49.868	\$ 33.774
II	INTERSECCIONES VIALES	2 6 17	\$ 110.194	\$ 91.036	\$ 4.682	\$ 14.476
II	ESPACIO PÚBLICO	2 19	\$ 61.134	\$ 47.212	\$ 2.344	\$ 11.578
II	CIUDEDELAS EDUCATIVAS	14 15 21	\$ 54.264	\$ 20.244	\$ 20.611	\$ 13.409
TOTAL FASE II			\$ 540.578	\$ 389.837	\$ 77.505	\$ 73.237
TOTAL MEGAOPRAS			\$ 995.645	\$ 745.541	\$ 114.630	\$ 135.475
PARTE DE CONTRIBUCIÓN PARA GASTOS DE ADMÓN				\$ 115.523		
TOTAL CONTRIBUCIÓN PROPIETARIOS PREDIOS				\$ 861.064		

De los \$861 mil millones a recaudar, el 86% estará destinado a financiar las obras como tal y el restante 14% corresponde a gastos de administración. La Alcaldía debe aportar \$114 mil millones adicionales (principalmente para compra de predios) y Emcali aportará \$135 mil millones en reposición de redes.

Nota: Además de estos valores, en la licitación se incluyen costos de interventoría, el riesgo que maneja cada concesionario y los años de financiación del proyecto.

Fuente: Secretaría de Infraestructura y Valorización Municipal.

Proyectos de Reposición de Redes de Emcali en las Megaobras

AVANCE DE LOS PROYECTOS DE REDES DE ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO ASOCIADOS A LAS MEGA OBRAS

ESTADO DE LOS PROYECTOS	Nº TOTAL DE PROYECTOS	FASE I					FASE II				
		TOTAL FASE I	AMPLIACI ONES	INTERSEC CIONES	ESPACIO PÚBLICO	CIUDAD ELAS	TOTAL FASE II	AMPLIACI ONES	INTERSEC CIONES	ESPACIO PÚBLICO	CIUDAD ELAS
VIABILIZADOS	16	10	3	4	1	2	6	2	1	0	3
EN REVISIÓN	6	1	0	0	1	0	5	1	2	1	1
NO HAN INGRESADO	6 (EL PROYECTO DE 250 KM ESTÁ EN LAS 2 FASES)	1 1/2	0	0	1 1/2	0	4 1/2	3 1/2	0	1	0
TOTAL	28	12 1/2	3	4	3 1/2	2	15 1/2	6 1/2	3	2	4

Existen 28 paquetes de proyectos dentro de las megaobras que demandan reposición de redes de acueducto y alcantarillado.

A marzo de 2010, Emcali tiene viabilizados 16, otros 6 están en revisión y pendientes por ingresar a estudio los últimos 6 proyectos.

Fuente: Emcali.

Facilidades para el pago de la Contribución por Valorización

RECAUDO POR FORMAS DE PAGO DE LA CONTRIBUCIÓN POR VALORIZACIÓN PARA LAS 21 MEGA OBRAS, A 31 DE ENERO DE 2010

FORMA DE PAGO	TASA DE DESCUENTO	VALOR RECAUDADO AL 31 DE ENERO DE 2010	Nº DE CONTRIBUYENTES	Nº DE PREDIOS
100% DE LA CONTRIBUCIÓN AL 31 DE ENERO DE 2010	20%	93.063.402.931	126.908	126.908
100% DE LA CONTRIBUCIÓN AL 30 DE JUNIO DE 2010				
50% DE LA CONTRIBUCIÓN AL 30 DE JUNIO DE 2010	15%	2.455.735.371	5.664	5.664
CUOTAS MENSUALES A 43 O 60 CUOTAS	0%	4.906.238.470	8.478	8.478
TOTAL		100.425.376.772	141.050	141.050

Así mismo, el pago de la contribución de valorización ha ofrecido facilidades como los pagos con descuentos del 15% y 20%, para cancelaciones del 50% y 100%, respectivamente, antes de las fechas reseñadas en el cuadro. También se puede cancelar la contribución en cuotas mensuales, sin descuento.

A Enero 31 de 2010 se han registrado y procesado en el sistema pagos por \$100.425 millones. De los cuales 93 mil millones (93%), corresponde a pagos del 100% de la contribución, seguido por un 5% correspondiente a pagos por cuotas mensuales. Hasta ese momento, se ha registrado el pago de 141.050 predios de toda la ciudad.

A Marzo 31 de 2010 el valor del recaudo de la contribución de valorización asciende a \$106.305 millones. Equivalentes a 149.657 predios que se encuentran a paz y salvo. **El 93% de los pagos fue por cancelación del 100% de la contribución**, otro 5% corresponde a pagos por cuotas mensuales.

Recaudo de la Contribución por Valorización a Mar 31/2010

ESTRATO / TIPO	TOTAL PREDIOS GRAVADOS		TOTAL CONTRIBUCIÓN		META AÑO 2010		PREDIOS A PAZ Y SALVO		VALOR RECAUD MILL \$	REC VS. META	PRED P Y S / GRAV	REC / CONTR
	Nº	% PART	MILL \$	% PART	MILL \$	% PART	Nº	% PART				
RESIDENCIAL	479.095	89%	584.238	68%	138.774	68%	134.025	90%	70.628	51%	28%	12%
1	53.577	10%	27.672	3%	6.573	3%	14.656	10%	2.068	31%	27%	7%
2	117.596	22%	78.716	9%	18.698	9%	27.901	19%	8.338	45%	24%	11%
3	143.381	27%	144.659	17%	34.361	17%	39.207	26%	16.160	47%	27%	11%
4	64.397	12%	87.307	10%	20.738	10%	20.200	13%	11.314	55%	31%	13%
5	72.848	14%	151.462	18%	35.977	18%	22.642	15%	19.456	54%	31%	13%
6	27.296	5%	94.421	11%	22.428	11%	9.419	6%	13.292	59%	35%	14%
COMERCIAL	38.922	7%	107.635	13%	25.567	13%	12.166	8%	21.583	84%	31%	20%
INDUSTRIAL	2.422	0%	34.855	4%	8.279	4%	633	0%	5.295	64%	26%	15%
LOTE	15.401	3%	109.277	13%	25.957	13%	2.555	2%	6.758	26%	17%	6%
INSTITUCIONAL	1.794	0%	25.058	3%	5.952	3%	278	0%	2.041	34%	15%	8%
TOTAL	537.634	100%	861.063	100%	204.528	100%	149.657	100%	106.305	52%	28%	12%

De la meta establecida para el 2010, se tiene que a 31 de marzo, se ha recaudado el 52% y frente al recaudo total, vamos en el 12%.

Los sectores comercial e industrial han pagado entre el 64 y el 84% de la meta establecida para el 2010, por tanto son los más avanzados en el pago.

En el sector residencial, se ha cumplido con el 51% de la meta. A la vez que **28% de los predios están a paz y salvo. Por estratos, el 6, 5 y 4 son los que mayor avance presentan en los pagos.**

Fuente: Secretaría de Infraestructura y Valorización Municipal.

Otras Facilidades para el pago de los Impuestos

CARTERA Y RECAUDO CON DESCUENTO A 2009 Y DESCUENTOS REALIZADOS POR IMPUESTOS PREDIAL, ICA Y VALORIZACIÓN (DISTINTO A MEGA OBRAS)

TIPO DE IMPUESTO	VALOR ADEUDADO POR MOROSOS A 2009 (EN MILLONES \$)	VALOR RECAUDADO POR APLICACIÓN DE DESCUENTOS A MOROSOS, A 31 DE DIC DE 2009 (EN MILLONES \$)		% DE DESCUENTOS EFECTUADOS
PREDIAL (PARTICULARES)	453.091,6	RESULTADO DEL ACUERDO 272 DE SEP DE 2009 \$46.487	30.822	70% DE DESCUENTO EN INTERESES MORATORIOS
			15.664	50% DE DESCUENTO DE INTERESES MORATORIOS
INDUSTRIA Y COMERCIO	556.708,0	1.436		70% AL 31 DE NOVIEMBRE Y 50% AL 31 DE DICIEMBRE
VALORIZACIÓN (DIFERENTE A 21 MEGA OBRAS)	22.275,0	NO APLICA		
TOTAL	1.032.074,6	47.922		

Fuente:
Hacienda
Municipal.

Para incentivar el pago general de impuestos, la Alcaldía estableció un plan de amnistía hasta el 31 de diciembre de 2009, para morosos de los impuestos de Predial e Industria y Comercio, que dio descuentos del 70% y 50% en los intereses de mora a quienes pagaran el total adeudado antes de noviembre y diciembre de 2009. **Se recaudó el 10% de la cartera morosa del impuesto predial .**

Al 2009 solo existe una cartera morosa de 22 millones por valorización cobrada antes de 1997.

Aspectos a destacar de la licitación de las Megaobras

1. Buscar concesionarios con fuerte músculo financiero, permite agilizar la ejecución de las 21 Megaobras, pues hace que el inicio de las mismas no dependa del flujo del recaudo. Esto también evita que surjan diferencias entre el socio financiero y socio ejecutor de las obras.
2. La revisión de los diseños y presupuestos de los proyectos de las 21 Megaobras por parte de los concesionarios a seleccionar en la licitación, conlleva a que estos adquieran responsabilidad en la aprobación de los diseños y presupuestos definitivos y se acojan estrictamente a los mismos.
3. No se puede cambiar áreas, ni cantidades de obra, pero se pueden hacer recomendaciones para optimizar los materiales y los diseños. Esto evita fisuras en el proceso de diseño, ejecución y entrega de obra, por diferencias que suelen surgir entre quien diseña y quien ejecuta.

Observaciones a la licitación de las Megaobras :

Dos condiciones restringieron la posibilidad de participar en la licitación a más proponentes de la región:

1. La condición de que los proponentes contaran con una planta de asfalto, representó un obstáculo, pues en la región solo hay 7 plantas de asfalto, y por ello solo quedaron 7 proponentes. El argumento para incluir esta condición fue garantizar la calidad del asfalto, pero de todos, sean de quien fueren estas 7 plantas, eran las que iban a poder suplir la demanda de asfalto.
2. El prerrequisito de que los proponentes no tuvieran multas, para poder participar, es muy restrictivo, pues en el sector de la construcción, la probabilidad de que surjan multas es muy alta incluso por razones ajenas a la responsabilidad del constructor.

Recomendaciones Sobre las Megaobras

1. La suspensión de la licitación es un llamado a garantizar la seguridad jurídica, no solo están en juego las obras, también la confianza de los contribuyentes y de los inversionistas.
2. El grueso del personal de la Secretaría de Infraestructura está familiarizada con los contratos de obra, no con las concesiones. Se requiere conformar un equipo especial que combine el seguimiento financiero y técnico y garantice el adecuado cierre financiero de la concesión.
3. Aunque existen representantes electos de los propietarios y poseedores de predios y se ha conformado una Junta Cívica, hace falta un mecanismo directo que brinde información y atienda las inquietudes de los ciudadanos en tiempo real y con información de todo tipo, en línea, ampliamente detallada y de fácil acceso.
4. Los CALIS deben convertirse en puntos de atención que vayan mas allá de la recepción de quejas y solicitudes. Deben tener información en línea y e informar sobre el avance y costo de las obras, la utilización de los recursos recaudados y gestionar directamente las inquietudes, quejas y recomendaciones que presenten los ciudadanos.
5. Se ha mejorado el ritmo de la reposición de redes de acueducto y alcantarillado, pero igualmente se debe mantener una estrecha coordinación para que EMCALI cumpla con las reposiciones a realizar para el desarrollo de las Megaobras.
6. Los retos de sincronizar el recaudo, el desembolso a los concesionarios, el avance de las obras, los planes de manejo de tránsito, la reposición de las redes de A y A hacen que se requiera de una macrogerencia con máxima autonomía y empoderamiento.

Recomendaciones Sobre la Gerencia de las Megaobras

1. Para que el impacto económico de las Megaobras se quede en la ciudad, se debe apoyar la conformación de una red de proveedores de materias primas y una estrategia para optimizar los precios, que maximice la utilización de la contribución recaudada, y que genere sinergia económica para la ciudad.
2. Diseñar los prepliegos para la contratación de la interventoría, priorizando la experiencia en interventoría de grandes megaproyectos y/o trayectoria como constructor.
3. La cercanía al ciudadano y la atención de las inquietudes y/o recomendaciones que tengan sobre los proyectos de su área de influencia es fundamental. Se requiere un equipo encargado de la gestión comunitaria de las Megaobras.