



DIRECCION TÉCNICA ANTE EL SECTOR FÍSICO

**AUDITORÍA GUBERNAMENTAL CON ENFOQUE INTEGRAL
MODALIDAD ESPECIAL A LA CONSTRUCCION Y
MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA -
SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA Y VALORIZACIÓN -
VIGENCIA ENERO 2012 A DICIEMBRE DE 2014.
1200.12.12.15.**

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA Y VALORIZACIÓN.

INFORME FINAL

SANTIAGO DE CALI, AGOSTO 31 DE 2015

GILBERTO HERNÁN ZAPATA BONILLA
Contralor General de Santiago de Cali

ÁNGELA ANDREA VILLACÍ CASTRILLÓN
Directora Técnica ante el Sector Físico

Comisión
GINA VIVIANA ALARCÓN CUÉLLAR
Auditor Fiscal II

DARÍO FERNANDO GÓMEZ BENAVIDES
Profesional Universitario

ÓSCAR ARANGO CORDOBA
Profesional Universitario

ÓSCAR CASTAÑO GARCIA
Profesional Universitario

PAUL ENRIQUE CIFUENTES LOZANO
Técnico Operativo

Tabla de Contenido

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | CARTA DE CONCLUSIONES | 4 |
| 1.1 | CONCEPTO DEL ANÁLISIS EFECTUADO | 5 |
| 1.1.1 | Control de Resultados..... | 5 |
| 1.1.2 | Control Financiero..... | 6 |
| 2 | RESULTADO DE LA AUDITORIA | 7 |
| 2.1 | MARCO CONCEPTUAL..... | 7 |
| 2.2 | COMPONENTE CONTROL DE RESULTADOS..... | 22 |
| 2.3 | COMPONENTE CONTROL FINANCIERO..... | 75 |
| 3 | RELACION DE HALLAZGOS | 79 |

Santiago de Cali, agosto 31 de 2015

Doctor
OMAR DE JESÚS CANTILLO PERDOMO
Secretario de Infraestructura y Valorización
Santiago de Cali

Asunto: Carta de Conclusiones

1 CARTA DE CONCLUSIONES

La Contraloría General de Santiago de Cali, con fundamento en las facultades otorgadas por el artículo 267 de la Constitución Política y a través de la Dirección Técnica ante el Sector Físico, practicó Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral Modalidad Especial a la Construcción y Mantenimiento de la Infraestructura Vial Urbana - Secretaría de Infraestructura y Valorización, a través de la evaluación de los componentes de Control de Resultados y Control Financiero.

Es responsabilidad de la Secretaría de Infraestructura y Valorización el contenido de la información suministrada por cada una de las dependencias y analizada por la Contraloría. La responsabilidad de la Contraloría General de Santiago de Cali, consiste en producir un Informe de Auditoría Especial que contenga el concepto sobre el examen practicado.

La evaluación se llevó a cabo de acuerdo con normas del Proceso Auditor de general aceptación, con las políticas y procedimientos de auditoría establecidos por la Contraloría General de Santiago de Cali, por lo tanto, requirió acorde con ellas, de planeación y ejecución del trabajo de manera que el examen proporcione una base razonable para fundamentar los conceptos expresados en el informe integral.

La auditoría incluyó el examen sobre las evidencias y documentos aportados y el cumplimiento de las disposiciones legales; los estudios y análisis se encuentran debidamente documentados en papeles de trabajo, los cuales reposan en los archivos de la Dirección Técnica ante el Sector Físico de la Contraloría General de Santiago de Cali.

1.1 CONCEPTO DEL ANÁLISIS EFECTUADO

El objetivo general de la presente auditoria consiste en evaluar la gestión y resultados a la construcción y mantenimiento de la infraestructura vial urbana, aplicando el procedimiento auditor, con el propósito de conceptuar sobre la eficiencia y eficacia de la construcción y mantenimiento de la infraestructura vial, en las Vigencias 2012, 2013 y 2014.

La Contraloría General de Santiago de Cali, en el ejercicio de la función que le compete, en desarrollo del Plan General de Auditorías Territorial de la Vigencia 2015 adelantó Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral Modalidad Especial a la Construcción y Mantenimiento de la Infraestructura Vial Urbana - Secretaría de Infraestructura y Valorización, conceptuando que la Gestión Fiscal es **Desfavorable** como consecuencia de la evaluación del Control de Resultados y el Control Financiero al obtener una calificación de 71.9 puntos.

| SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA Y VALORIZACION | | | |
|--|----------------------|-------------|--------------------|
| VIGENCIA 2012-2013-2014 | | | |
| Componente | Calificación Parcial | Ponderación | Calificación Total |
| 2. Control de Resultados | 62,6 | 0,5 | 31,3 |
| 3. Control Financiero | 81,3 | 0,5 | 40,6 |
| Calificación total | | 1,00 | 71,9 |

1.1.1 Control de Resultados

La Secretaría de Infraestructura y Valorización formuló sus Planes de Acción para los años 2012, 2013, 2014, en coherencia con las metas del Plan de Desarrollo, identificando cuatro (4) programas con siete (7) metas que conciernen a las intervenciones en infraestructura vial urbana, desarrolladas a través de 22 proyectos.

La Contraloría General de Santiago de Cali, como resultado de la auditoría realizada se conceptúa que el Control de Resultados es desfavorable como consecuencia del porcentaje en el cumplimiento de metas y su correspondiente ejecución de recursos frente a lo programado en el plan indicativo de los años 2012, 2013 y 2014 del Plan de Desarrollo y el avance físico presentado en cada una de estas vigencias, arrojando una calificación de 62.6 puntos.

| SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA Y VALORIZACION | | | |
|---|----------------------|-------------|--------------------|
| VIGENCIA 2012-2013-2014 | | | |
| Factores mínimos | Calificación Parcial | Ponderación | Calificación Total |
| 1. Cumplimiento Planes Programas y Proyectos | 62,6 | 1,00 | 62,6 |
| Calificación total | | 1,00 | 62,6 |

1.1.2 Control Financiero

El presupuesto total ejecutado para malla vial presentó comportamiento creciente anuales para los años 2012, 2013, 2014 al pasar de \$8,300,330 mil, a \$24,733,739 mil y a \$29,597,681,814 respectivamente.

La Contraloría General de Santiago de Cali, como resultado de la auditoría realizada se conceptúa la Gestión Presupuestal es favorable como consecuencia de la concordancia de la ejecución de gastos con los ingresos recibidos por fuentes de financiación, arrojando una calificación de 81.3 puntos.

| SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA Y VALORIZACION | | | |
|--|----------------------|-------------|--------------------|
| VIGENCIA 2012-2013-2014 | | | |
| Factores minimos | Calificación Parcial | Ponderación | Calificación Total |
| <u>2. Gestión presupuestal</u> | 81,3 | 1,00 | 81,3 |
| Calificación total | | 1,00 | 81,3 |

Plan de Mejoramiento

La entidad deberá presentar un Plan de Mejoramiento para subsanar las deficiencias y corregir las causas que dieron origen a los hallazgos incluidos en el presente informe.

El Plan de Mejoramiento debe ser presentado a través del aplicativo SIA, diligenciando el PM _CGSC y el anexo que se encuentra disponible en el Link “Guía para la Rendición de Formatos” ubicado en la página WEB de la Contraloría General de Santiago de Cali, www.contraloriacali.gov.co, dentro de los 15 días hábiles siguientes al recibo del informe, de acuerdo con la Resolución No. 0100.24.03.14.012 de diciembre 1 de 2014.

Dicho Plan de Mejoramiento debe contener las acciones y metas que se implementarán por parte de la Entidad, las cuales deberán responder a cada una de las debilidades detectadas y comunicadas por el equipo auditor, el cronograma para su implementación y los responsables de su desarrollo.

ÁNGELA ANDREA VILLACÍ CASTRILLÓN
Directora Técnica ante el Sector Físico

2 RESULTADO DE LA AUDITORIA

Para el desarrollo de la presente auditoria se contó con el apoyo de los siguientes profesionales: ÁNGELA MARÍA RODRÍGUEZ, Arquitecta – Contratista; HAIBERTH MUÑOZ SÀNCHEZ, Administrador – Contratista; DIEGO FERNANDO MUÑOZ TARQUINO, Ingeniero Civil - Practicante Universidad Javeriana y KEVIN MANUEL CASANOVA RUANO Ingeniero Civil - Practicante Universidad Javeriana.

2.1 MARCO CONCEPTUAL

La malla vial urbana de Santiago de Cali está conformada de acuerdo a lo indicado en el Plan de Desarrollo por 2418.5 km, donde se incluyen los pavimentos realizados por las urbanizaciones y parcelaciones de empresas privadas.

| Tipo de Superficie | Longitud (Km) 2006 | Longitud (Km) 2011 |
|--------------------|-----------------------|-----------------------|
| Pavimento Rígido | 852.8 | 882.0 |
| Pavimento Flexible | 1365.0 | 1413.2 |
| Adoquín | 2.1 | 2.1 |
| Tierra o Afirmado | 121.2 | 2297.3 |
| Total | 2341.2 | 2418.5 |

Fuente: Plan de Desarrollo 2012-2015

La Secretaría de Infraestructura y Valorización utiliza los conceptos de bueno, regular y malo, como parámetros para calificar el estado de la malla vial urbana, estableciendo que para el año 2014 un 50% se encuentra en buen estado, un 38% en regular estado y un 12% en mal estado.

Clases de Pavimentos

Se definen las diferentes clases de pavimento de acuerdo a lo contenido en el libro INGENIERÍA DE PAVIMENTOS PARA CARRETERAS, del ingeniero Alfonso Montejo Fonseca, Segunda edición 1998.

Pavimento Flexible: Este tipo de pavimentos están formados por una carpeta asfáltica apoyada generalmente sobre dos capas no rígidas, la base y la sub-base. No obstante puede prescindirse de cualquiera de estas capas, dependiendo de las necesidades particulares de cada obra.

Pavimentos Rígidos: Son aquellos que fundamentalmente están constituidos por una losa de concreto hidráulico, apoyada sobre la subrasante o sobre una capa de material seleccionado, la cual se denomina sub-base del pavimento rígido. (...) Como el concreto es capaz de resistir, en cierto grado, esfuerzos a la tensión, el comportamiento de un pavimento rígido es suficientemente

satisfactorio aun cuando existan zonas débiles en la subrasante. La capacidad estructural de un pavimento rígido depende de la resistencia de las losas y, por lo tanto, el apoyo de las capas subyacentes ejerce poca influencia en el diseño del espesor del pavimento.

Pavimentos Articulados: Los pavimentos articulados están compuestos por una capa de rodadura que está elaborada por bloques de concreto prefabricados, llamados adoquines, de espesor uniforme e iguales entre sí. Esta puede ir sobre una capa delgada de arena la cual, a su vez, se apoya sobre una capa de base granular o directamente sobre la subrasante, dependiendo de la calidad de ésta y de la magnitud y frecuencia de las cargas que circularán por dicho pavimento.

La Secretaría de Infraestructura y Valorización realiza los diseños de los pavimentos tanto rígidos como flexibles, bajo el método AASHTO 1993 el cual se basa en el suelo, tráfico y vida útil del mismo.

El Sistema Vial de Santiago de Cali se encuentra definido en el artículo 68 del Acuerdo No. 060 de 2000 Plan de Ordenamiento Territorial como el conjunto de elementos que constituyen las vías construidas y las zonas de reserva vial para futuros proyectos de construcción y/o ampliaciones viales, que tienen como objetivo específico permitir el desplazamiento de vehículos de todo tipo, y la movilización de personas y bienes, utilizando los diferentes modos y medios de transporte, prestando especial atención en la adopción de políticas ambientales en su planificación, diseño, construcción y operación.

Dentro de este Sistema Vial encontramos el subsistema de Vías Urbanas, clasificado así:

| Clasificación de las Vías de Santiago de Cali | |
|--|--|
| Vías Arterias | Son las que conforman la red vial básica primordial de la ciudad y por lo tanto, son determinantes de la estructura y forma urbanas. |
| Vías Arterias Principales (VAP) | Por la amplia dimensión de su sección transversal alojan intensos flujos de tránsito de vehículos livianos y son preferidas para la operación del servicio público de transporte colectivo de alta frecuencia y paradas distantes reguladas. |
| Vías Arterias Secundarias(VAS) | Permiten un alto porcentaje de vehículos convencionales de transporte público colectivo con baja velocidad de operación y alta rotación de demanda. Actúan como ejes distribuidores de tráfico. |
| Vías Colectoras Urbanas (VC) | Es el conjunto de vías urbanas que a partir de las vías arterias secundarias penetran a sectores urbanos homogéneos, preferiblemente residenciales, distribuyendo el |

| Clasificación de las Vías de Santiago de Cali | |
|--|---|
| | tránsito por las vías locales al interior de estos sectores. Son utilizadas para operación del servicio público de transporte colectivo a escala local; es decir, como último elemento vial para la accesibilidad de este sistema. |
| Vías Locales (VL) | Tiene como función principal el acceso directo a la propiedad individual, a partir de las vías colectoras y ocasionalmente de las vías arterias. Soportan fundamentalmente el tránsito de vehículos particulares livianos y permiten el estacionamiento en la vía, preferencialmente en zonas diseñadas y reguladas para tal fin. |
| Vías Peatonales (VP) | Se define como aquellas vías exclusivas para la circulación de los peatones. |
| Ciclo Vías (C) | Vías destinadas únicamente a la circulación de bicicletas, las cuales conforman un sistema integral como modo de transporte. |
| Marginales | Conjunto de vías paralelas y a lo largo de los ríos, canales y lagunas contiguas a las áreas forestales protectoras de los mismos. |
| Paisajísticas | Son aquellas que hacen parte del Sistema Vial del Municipio de Cali y que por su localización y características topográficas y de ocupación de sus zonas colindantes, deben tener un tratamiento especial. |

Fuente: Acuerdo 060 de 2000

La Secretaría de Infraestructura y Valorización de acuerdo al Decreto 0203 de 2001, es la dependencia responsable de la formulación y ejecución de los planes, programas y proyectos para la construcción y optimización de la infraestructura vial del Municipio.

Dentro de las responsabilidades en relación con la malla vial de la ciudad le corresponde a la Subsecretaría de Infraestructura y Mantenimiento Vial las siguientes:

- Las labores del mantenimiento de la malla vial urbana del Municipio.
- Dirigir; coordinar y responder por los asuntos relacionados con la construcción y optimización de vías de conexión intermunicipal, corredores regionales y autopistas perimetrales; de vías arterias y de vías colectoras y complementarias.
- Realizar los estudios técnicos necesarios para la elaboración de los planes, programas y proyectos relacionados con la construcción y optimización de las vías de competencia de la Subsecretaría.
- Ejecutar programas de pavimentación en vías de carácter local. Esta responsabilidad será cumplida transitoriamente hasta que sea desconcentrada a los CALI, cuando estén en condiciones de asumir la competencia.

- Impulsar programas de pavimentación con participación comunitaria, para lo cual podrá celebrar los contratos y/o convenios que sean necesarios, en los términos de las delegaciones que haga el Alcalde. Esta responsabilidad será cumplida transitoriamente hasta que sea desconcentrada a los CALI, cuando estén en condiciones de asumir la competencia.

•
La intervención de las vías se define a partir la aplicación de diferentes métodos de inspección que permiten determinar el estado del pavimento como son entre otros el Índice de Condición de Pavimento (ICP), Manual del Inviás para inspección de pavimentos flexibles y rígidos permitiendo clasificar la severidad de los daños.

La Ley 1682 de 2013 “Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias” define los conceptos de las intervenciones así:

- **Mantenimiento Periódico:** Comprende la realización de actividades de conservación a intervalos variables, destinados primordialmente a recuperar los deterioros ocasionados por el uso o por fenómenos naturales o agentes externos.
- **Mantenimiento Rutinario:** Se refiere a la conservación continua (a intervalos menores de un año) con el fin de mantener las condiciones óptimas para el tránsito y uso adecuado de la infraestructura de transporte.
- **Mejoramiento:** Cambios en una infraestructura de transporte con el propósito de mejorar sus especificaciones técnicas iniciales.
- **Rehabilitación:** Reconstrucción de una infraestructura de transporte para devolverla al estado inicial para la cual fue construida.

Fuentes de Financiación de la Malla Vial

Para el desarrollo de los proyectos de infraestructura vial se cuenta con las siguientes fuentes de financiación, recursos que son ejecutados por la Secretaria de Infraestructura y Valorización:

- **Sobretasa a la Gasolina** La sobretasa a la gasolina es una contribución de carácter municipal que se genera en el consumo de gasolina motor extra y corriente nacional o importada con una tarifa municipal del 18,5% de acuerdo a la Ley 788 de 2002, cuya destinación de recursos será para la administración, mantenimiento y mejoramiento de la malla vial.

- **Libre Destinación**
Los ingresos corrientes de libre destinación son los ingresos tributarios y no tributarios excluidos las rentas de destinación específica.
- **Saneamiento Fiscal**
Es el superávit fiscal del Municipio al culminar una vigencia, lo que permite afrontar compromisos futuros en gastos de inversión y la amortización de capital por las deudas contraídas y acordadas en el programa de saneamiento fiscal y financiero.
- **Sistema General de Participaciones**
Corresponde a los recursos que la Nación transfiere a las entidades territoriales en cumplimiento de los artículos 356 y 357 de la Constitución Política, reformados por los Actos Legislativos 01 de 2001 y 04 de 2007, para la financiación de los servicios a su cargo en educación, salud, agua potable y los definidos en el Artículo 76 de la Ley 715 de 2001.
- **Contribución por Valorización**
Consiste en el cobro de un aporte para la realización de una obra que se presume generara plusvalía a los bienes inmuebles ubicados en su área de influencia.

En el Municipio de Santiago de Cali se decretó la contribución de valorización por beneficio general, mediante Acuerdo 0241 de 2008, para realizar un plan denominado 21 Megaobras, donde se incluyen intervenciones referentes a la construcción de obras nuevas, mantenimiento de vías y rehabilitación vial.

Teniendo en cuenta la participación porcentual de cada Mega obra con respecto al presupuesto total asignado para las mismas, se puede evidenciar que se está dando énfasis en la *Construcción de 250 km. de vía (Cruces Arteria Principales y Secundarias) - Vías Principales*, con un 26,47% seguido de la *Prolongación de la Avenida Circunvalar*, con un 16,96% que corresponden a 4,28 Km de intervención en vía aproximadamente.

En diciembre de 2009, se da apertura al proceso licitatorio No.4151-LP-09-2009 por medio del cual se contratan los tres primeros grupos de obras así:

Grupo 1. Zona Sur

| Identificación | Descripción del Frente de Obra |
|-----------------------|---|
| MG-01 | Prolongación Av. Circunvalar entre Carreras 70 y 80 |

| | |
|---------|---|
| MG-04 | Ampliación Carrera 80 entre Calle 2 Oeste y Calle 5 |
| MG-05-2 | Autopista Sur entre Calle 5 y Carrera 56 |
| MG-06-1 | Calle 16 entre Carrera 50 y 100 |
| MG-07-1 | Vía la Paz (Calle 3 Oeste entre Carreras 70 y 74C) |
| MG-09 | Intersección vial a desnivel Autopista Sur con Carrera 70 |
| MG-14-1 | Solución peatonal Autopista Sur - Carrera 63B |
| MG-14-2 | Solución peatonal Autopista Sur - Carrera 68 |

Fuente: Informes de interventoría

A marzo 31 de 2015 se contrataron y ejecutaron las siguientes áreas por frentes de obra referidos a soluciones peatonales, rehabilitaciones viales, construcción de puentes vehiculares y peatonales, así como construcción de vías así:

| Descripción Obra | Área Proyecto a Intervenir (m2) | Área de Ejecución (m2) | % Área Real Ejecutada |
|--|---------------------------------|------------------------|-----------------------|
| MG-14-1: Área Puente Carrera 63B | 311.112 | 311.112 | 100% |
| MG-14-2: Área Puente Carrera 68 | 396.798 | 396.798 | 100% |
| MG-09: Área Puente Carrera 70 | 852.730 | 852.730 | 100% |
| MG-05-2: Área Rehabilitación Autopista Sur | 4.432.166 | 4.432.166 | 100% |
| MG-06-1: Área Calle 16 entre 50 y 100 | 8.368.060 | 8.368.060 | 100% |
| MG-06-1: Río Meléndez | 1.317.100 | 1.305.520 | 99% |
| MG-07-1: Área La Paz | 1.195.200 | 600.700 | 50% |
| MG-01: Área Avenida Circunvalar | 3.084.800 | 1.137.000 | 37% |
| MG-04: Área Ampliación Carrera 80 | 3.579.800 | 920.380 | 26% |
| Área Total | 23.537.766 | 18.324.466 | 78% |

Fuente: Informes de interventoría

Grupo 2. Zona Centro - Oriente.

| Identificación | Descripción del Frente de Obra |
|----------------|--|
| MG-05-3 | Autopista Sur entre Carrera 56 y Calle 70 |
| MG-05-4 | Carrera 39 entre Calle 1 y Autopista Simón Bolívar |
| MG-05-6 | Autopista Simón Bolívar Carrera 56- Autopista Sur - Tramo Centro |
| MG-05-8 | Calle 112 entre Carrera 26 y Carrera 28D |
| MG-05-9 | Zona San Fernando |
| MG-08 | Intersección Vial a Desnivel Autopista Sur con carrera 44 |
| MG-15 | Parque longitudinal 72W entre carreras 27G y 28J |
| MG-19 | Espacio Público Ciudadela Educativa Eustaquio Palacios |

A marzo 31 de 2015 se contrataron y ejecutaron las siguientes áreas por frentes de obra que tienen que ver con soluciones peatonales, rehabilitaciones viales, construcción de puentes vehiculares y construcción de vías nuevas así:

| Descripción Obra | Área Proyecto a Intervenir (m2) | Área de Ejecución (m2) | % Área Real Ejecutada |
|--|---------------------------------|------------------------|-----------------------|
| MG-05-03 Autopista Sur (Calle 10) entre Carrera 56 y Calle 60 (calzadas principales) | 46.500 | 46.500 | 100% |
| MG-05-04 Carrera 39 entre Calle 1 y Autopista Simón Bolívar (calle 36) | 57.250 | 57.250 | 100% |
| MG-05-6 Autopista Simón Bolívar (Calle36) entre Carrera 46 y carrera 29 Autopista Simón Bolívar (Calle 70) entre carrera 28D y carrera 23 (calzadas principales) | 44.710 | 44.710 | 100% |
| MG-05-8 Calle 112 (calzada Occidental) dos tramos: entre Carrera 26 y Carrera 26 C1, entre Carrera 27 y carrera 28D; Calle 112 (Calzada Oriental) entre Carrera 26 y Carrera 28D; Carrera 28D entre Calle 112 y Transversal 103 (2 Calzadas) | 30.013 | 30.013 | 100% |
| MG-05-9 Zona San Fernando. * | 31.680 | 31.680 | 100% |
| MG-08 Intersección Vial a Desnivel Autopista Sur (Calle 10) con carrera 44 | 576* | 576* | 100% |
| MG-15 Pavimentación Parque Longitudinal de la Calle 72W entre Carreras 27G y 28J . | 1.000 | 1.000 | 100% |
| Área Total | 211.719 | 211.719 | 100% |

Fuente: Papeles de Trabajo Comisión Auditora.*San Fernando: Comprende las siguientes vías: Carrera 25 entre Calles 5 y 3 Oeste. Carrera 26 entre Calles 3 Oeste 5. Carrera 27 entre Calles 3 Oeste y 5. Calle 3 Oeste entre Carrera 25 y Calle 4 Oeste, exceptuando el tramo de la Calle 3 Oeste, entre Carrera 34 y que se encuentra localizado el Parque del Perro. Calle 4 Oeste entre Calle 3 Oeste y Carrera 35A. Calle 3 Bis entre Carrera 35 A y Carrera. 36.

*Corresponde al área del puente giro a la izquierda sobre la autopista sur (Calle 10)

Grupo 3. Zona Norte.

| Identificación | Descripción del Frente de Obra |
|----------------|---|
| MG-05-10 | Rehabilitación vial Versalles |
| MG-05-11 | Rehabilitación vial Granada y espacio público |
| MG-05-13 | Calle 44 entre Carrera 15 y Avenida 6 - Tramo NORTE |
| MG-10 | Intersección vial a desnivel carrera 8 con calle 70 |

| | |
|-------|-------------------------------------|
| MG-13 | Hundimiento AV. Colombia |
| MG-18 | Plazoleta de la Caleñidad y Granada |

Fuente: Informes de Interventoría

A la marzo 31 de 2015 se contrataron y ejecutaron las siguientes áreas por frentes de obra que tienen que ver con soluciones peatonales, rehabilitaciones viales, construcción de puentes vehiculares y construcción de vías así:

| Descripción Obra | Área Proyecto a Intervenir (m2) | Área de Ejecución (m2) | % Área Real Ejecutada |
|--|---------------------------------|------------------------|-----------------------|
| MG-05-10 Rehabilitación vial Versalles | 25.920 | 25.920 | 100% |
| MG-05-11 Rehabilitación vial Granada y espacio publico | 25.920 | 25.920 | 100% |
| MG-05-13 Calle 44 entre carrera 15 y avenida 6 Tramo Norte | 59.040 | 59.040 | 100% |
| MG-10 Intersección vial a desnivel carrera 8 con calle 70 | 8.518,20 | 8.518,20 | 100% |
| MG-13 Hundimiento AV. Colombia | 10.043,60 | 10.043.60 | 100% |
| Área Total | 129.441,80 | 129.441,80 | 100% |

Fuente: Informes de interventoría

A partir de mayo de 2014 se da apertura a los procesos licitatorios para contratar las siguientes obras:

| Descripción Obra | Área Proyecto a Intervenir (m2) | Área de Ejecución (m2) | % Área Real Ejecutada |
|--|---------------------------------|------------------------|-----------------------|
| MG-20: Intersección vial a desnivel Avenida Ciudad de Cali con Carrera 1 | 70.000 | 10.570 | 15.10 |
| MG-06-02 Carrera 1Dentre 73A y 84 | 7.200 | 645.84 | 8.97 |
| MG-07-02: Carrera 29 entre 34A y Diagonal 30 | 5.400 | 167.40 | 3.10 |
| MG-07-03Carrera 28D entre calles 44 y 54 | 1.920 | 168.96 | 8.80 |
| Área Total | 84.520 | 11.552.20 | 13.67 |

Fuente: Papeles de Trabajo Comisión Auditora

Con el proyecto Plan 21 Mega obras, se puede evidenciar incremento en el porcentaje de malla vial nueva, mejoramiento de la malla vial existente y malla vial rehabilitada.

Otras entidades del Orden Municipal que contribuyen a la Construcción y Mejoramiento de la Malla Vial Urbana.

Metro Cali S.A. entidad descentralizada del orden municipal, encargada del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM), ha ejecutado desde el año 2008 al 2014 para la construcción y/o adecuación de corredores troncales, pretroncales y alimentadores un valor de \$ 841.085.897.853.

Durante las vigencias 2012, 2013, 2014 se terminaron obras por un valor de \$285.399.722.335, y se discriminan en el siguiente cuadro.

| No. | Obra | Valor de la Inversión Pesos | Comuna Impactadas |
|--------------|---|-----------------------------|-------------------------------------|
| 1 | Espacio público carrera 1 conexión terminal calima ampliación puente y segundo vagón chiminangos | 11.577.504.546 | 4,5 y 6 |
| 2 | Carriles mixtos y espacio público Calle 5 entre Cra. 52 y Cra. 20 | 30.408.845.221 | 3 y 19 |
| 3 | Tramo 7T1: Inicia cruce Calle 15 con Cra 15 (Calle 16-calle 18, Trnsv. 25 y transv. 29 hasta Autopista Simón Bolívar) Tramo 7T2: Inicia Autopista Simón Bolívar con Cra. 28D entre Autopista Simón Bolívar y Calle 92. | 194.008.812.918 | 8, 9, 11,12, 13, 14 y 15. |
| 4 | Pretroncales Grupo 1 (Zona Norte) | 22.091.808.005 | 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10 y 19 |
| 5 | Pretroncales Grupo 3 (Zona Sur) | 27.312.751.645 | 10, 16, 17, 18, 19, 20, 22 y rural. |
| Total | | 285.399.722.335 | |

Fuente: Metrocali

Las inversiones efectuadas a través del Cobro por Valorización y por parte del Sistema de Transporte Masivo MIO, contribuyen de manera significativa al mejoramiento y recuperación de la malla vial del Municipio de Santiago de Cali.

Malla Vial en Mal Estado

Se conformó un equipo de trabajo integrado por un Profesional Universitario Ingeniero Civil y dos Ingenieros Civiles Practicantes de la Universidad Javeriana quienes practicaron recorrido por algunas vías importantes de la ciudad donde se evidencia pavimentos en mal estado como consecuencia de la ausencia de mantenimiento y la culminación de la vida útil del pavimento para el cual fue construido, lo que se aprecia en las siguientes fotografías, cuyos daños más recurrentes son:

- Pavimento rígido con fracturas en bloque
- Pavimento rígido con fractura de losas
- Pavimento con baches hasta afectar las capas de base granular
- Pavimento asfáltico con baches y grave deterioro de la base granular
- Hundimiento de una losa de pavimento
- Pérdida de la capa de rodadura y deterioro de la capa de base granular
- Agrietamientos en bloque
- Pérdida de la platina en la junta de dilatación
- Daños en la junta de dilatación
- Pérdida de recubrimiento y exposición del refuerzo longitudinal

Calle 26B entre carrera 23A y 25. Esta vía es ruta de los vehículos de transporte público intermunicipal que hacen conexión con el sur del Departamento del Valle del Cauca y con el sur del país.



Pavimento rígido con fracturas en bloque



Pavimento rígido con fractura de losas para reparaciones de redes de servicios públicos



Pavimento de la carrera 23A en la intersección con la calle 26B, con baches hasta afectar las capas de base granular



Pavimento asfáltico con baches y grave deterioro de la base granular



Fracturas en bloque del pavimento rígido y grave deterioro del pavimento asfáltico de las bocacalles

Carrera 50 entre calle 9 y Avenida Roosevelt. Vía en dos calzadas con pavimento rígido, que asume gran parte del tráfico vehicular del sur de la ciudad



Fracturas de una losa del pavimento



Fracturas y hundimiento de una losa de pavimento



Fracturas y hundimiento de una losa de pavimento



Fracturas en bloque de una losa de pavimento

Calle 47 con carrera 4E. Es una vía local del Barrio Salomia, con pavimento asfáltico, que soporta carga de camiones del sector industrial.



Calle 50 entre carreras 26H y 27. Es una vía local del barrio La Nueva Floresta, con alto volumen de tráfico liviano y de transporte público. Presenta un pavimento asfáltico con baches y reparaciones generalizadas.



| | |
|--|---|
| <p>Pérdida de la capa de rodadura y agrietamientos en bloque</p> | <p>Piel de cocodrilo y pérdida de la capa de rodadura</p> |
|  <p>16.07.2015</p> |  <p>16.07.2015</p> |
| <p>Pérdida de la capa de rodadura</p> | <p>Pérdida de la capa de rodadura con afectación hasta la base granular</p> |
|  <p>16.07.2015</p> |  <p>16.07.2015</p> |
| <p>Baches y agrietamientos de la capa de rodadura en zonas ya reparadas</p> | <p>Pérdida de la capa de rodadura con afectación hasta la base granular</p> |

Carrera 31 entre calles 36 (Autopista Simón Bolívar) y calle 42. Es una vía local de acceso al barrio El Diamante, con alto volumen de tráfico liviano y de servicio público. Pavimento flexible con grandes muestras de deterioro.



Piel de cocodrilo



Piel de cocodrilo y pérdida de capa de rodadura con afectación hasta la base granular



Pérdida de la capa de rodadura con afectación hasta la base granular



Piel de cocodrilo y pérdida de capa de rodadura con afectación hasta la base granular



Pérdida de la capa de rodadura con afectación hasta la base granular



Pérdida de la capa de rodadura con afectación hasta la base granular



Piel de cocodrilo y pérdida de capa de rodadura con afectación hasta la base granular



Pérdida de la capa de rodadura con afectación hasta la base granular



Baches profundos con afectación a toda la estructura del pavimento, qua ha sido rellenada con escombros



Baches profundos con afectación a toda la estructura del pavimento

Puente vehicular autopista Sur con calle 23 y 26. Puente vehicular en dos calzadas de tres carriles cada una que asume el volumen de tráfico de la autopista suroriental que conecta la movilidad entre sur y nororiente de la ciudad.



| | |
|--|---|
| <p>Pérdida de la platina en la junta de dilatación, calzada occidental.</p> | <p>Daños en la junta de dilatación en el separador central.</p> |
|  <p>23.06.2015</p> |  <p>23.06.2015</p> |
| <p>Pérdida de recubrimiento y exposición del refuerzo longitudinal, calzada occidental.</p> | <p>Pérdida de recubrimiento y exposición del refuerzo longitudinal, calzada occidental.</p> |
|  <p>23.06.2015</p> |  <p>23.06.2015</p> |
| <p>Pérdida de la platina en la junta de dilatación, calzada occidental</p> | <p>Pérdida de la platina en la junta de dilatación, calzada occidental</p> |

2.2 COMPONENTE CONTROL DE RESULTADOS

El desarrollo de este componente se orientó a realizar un análisis que permita desarrollar dos objetivos específicos como son: Conceptuar sobre el estado de la Malla Vial Urbana de Santiago de Cali y Verificar el cumplimiento de Metas relacionadas con la intervención de la malla vial en el marco del Plan de Desarrollo 2012-2015.

CONCEPTO SOBRE EL ESTADO DE LA MALLA VIAL URBANA DE SANTIAGO DE CALI

La malla Vial urbana se encuentra conformada por la red vial, puentes vehiculares y peatonales de acceso a las vías terrestres, Sistema de Transporte por Cable, Sistemas Integrados de Transporte Masivo, el espacio público tal como son los andenes, separadores, zonas verdes, áreas de control ambiental, áreas de

parqueo ocasional, así como ciclorrutas, paraderos, terminales, estaciones y plataformas tecnológicas.

De esta evaluación se exceptúan las intervenciones financiadas con recursos de Valorización Megaobras y las ejecutadas por Metro Cali S.A. en los corredores del S.I.T.M.

Para la muestra se seleccionaron contratos de obra pública celebrados para intervenir la malla vial urbana bajo los criterios de intervención como son construcción, rehabilitación y mantenimiento.

- Para las Vigencias 2012 y 2013 se toma cerca del 50%, procurando seleccionar los contratos que abarcan mayor número de comunas intervenidas.
- Para la Vigencia 2014, de un universo de 10 contratos que no habían sido objeto de control fiscal a la fecha, se seleccionaron 6 aplicando el criterio de tomar una muestra cercana al 50% del número de contratos.

| Tipo de Intervención | 2012 | | | 2013 | | | 2014 | | | TOTAL | | |
|---------------------------|-----------|-------------|---------|-----------|-------------|---------|------|-------------|---------|----------------------------|---------------|------|
| | Contratos | Ponderación | Muestra | contratos | Ponderación | muestra | 2014 | Ponderación | muestra | total contratos malla vial | total muestra | % |
| construcción de muro | 1 | 4% | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4% | 0 | 2 | 1 | 50% |
| construcción de puentes | 0 | 0 | 0 | 1 | 4% | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 100% |
| construcción de vías | 4 | 17% | 2 | 3 | 13% | 2 | 0 | 0 | 0 | 7 | 4 | 57% |
| pavimentación | 1 | 4% | 1 | 3 | 13% | 1 | 3 | 13% | 2 | 7 | 4 | 57% |
| construcción de pavimento | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4% | | 1 | 0 | 0% |
| mantenimiento de vías | 2 | 9% | 1 | 15 | 65% | 6 | 17 | 74% | 4 | 34 | 11 | 32% |
| mantenimiento de puentes | 4 | 17% | 2 | 1 | 4% | 1 | 0 | 0 | 0 | 5 | 3 | 60% |
| rehabilitación de vías | 11 | 48% | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 5 | 45% |
| mantenimiento de andenes | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4% | 0 | 1 | 0 | 0% |

| Tipo de Intervención | 2012 | | | 2013 | | | 2014 | | | TOTAL | | |
|--------------------------------|-----------|-------------|-----------|-----------|-------------|-----------|-----------|-------------|----------|----------------------------|---------------|------------|
| | Contratos | Ponderación | Muestra | contratos | Ponderación | muestra | 2014 | Ponderación | muestra | total contratos malla vial | total muestra | |
| Total | 23 | 100% | 12 | 23 | 100% | 11 | 23 | 100% | 6 | 69 | 29 | 42% |
| Revisados en auditorías | 21 | 0 | 0 | 23 | 0 | 0 | 13 | 0 | 0 | 57 | 0 | 0 |

Fuente: SIA

Los contratos seleccionados para la vigencia 2012 fueron doce (12) por \$ \$553.041.829, para la vigencia 2013 fueron once (11) por \$5.243.463.824 y para la vigencia 2014 fueron seis (6) por \$ 1.223.394.502, para un total de veintinueve (29) contratos por \$ 7.019.900.155.

| Contratos de la Muestra | | | |
|-------------------------------|--------------------|--|--------------------|
| Nº | Contrato | Objeto | Valor Pesos |
| 1 | 4151.0.26.1.272-12 | MANTENIMIENTO DE PUENTE VEHICULAR EN LA AVENIDA 4 OESTE | 37.660.090 |
| 2 | 4151.0.26.1.521-12 | CONSTRUCCION DE VIAS EN CONCRETO RIGIDO EN LA COMUNA 18 | 150.220.427 |
| 3 | 4151.MC.28-2012 | CONSTRUCCION EN MURO DE CONTENCIÓN EN LA CARRERA 53 CON CALLE 12A (OESTE) | 24.723.843 |
| 4 | 4151.MC.30-2012 | MANTENIMIENTO DEL PUENTE VEHICULAR-COMUNA 2 | 45.205.651 |
| 5 | 4151.MC.31-2012 | REHABILITACION DE LA CALLE 26E ENTRE CARAS 39 Y 40 A . COMUNA 11 | 41.438.240 |
| 6 | 4151.MC.40-2012 | CONSTRUCCION DE LA CARRERA 94B DESDE LA CALLE 2B HASTA EL Nº3-44. DE LA COMUNA 18 | 47.158.112 |
| 7 | 4151.MC.41-2012 | REHABILITACION DE LA CALLE 8 OESTE CON CARRERA 49B | 33.003.795 |
| 8 | 4151.MC.43-2012 | REHABILITACION DE LA CARRERA 52 ENTRE CALLES 12 B OESTE Y 13B OESTE - COMUNA 20 | 32.980.779 |
| 9 | 4151.MC.46-2012 | REHABILITACION DE LA CARRERA 54D OESTE ENTRE DIAGONAL 45A Y 47 B/ PUEBLO JOVEN - COMUNA 20 | 44.178.018 |
| 10 | 4151.MC.57-2012 | REHABILITACION DE LA CARRERA 30A ENTRE CALLES 30A Y 31A. COMUNA 11 | 24.590.527 |
| 11 | 4151.MC.58-2012 | MANTENIMIENTO DE LA CARRERA 7L BIS ENTRE 81 Y 82. COMUNA 7 | 23.601.856 |
| 12 | 4151.MC.59-2012 | PAVIMENTACION DE LA CALLE 27 ENTRE CALLES 72T Y 72S DE LA COMUNA 13 | 48.280.491 |
| Subtotal Vigencia 2012 | | | 553.041.829 |
| 13 | 4151.0.26.1.328-13 | MANTENIMIENTO DE LA CRA 7L BIS ENTRE CALL 73 | 228.435.254 |

| Contratos de la Muestra | | | |
|--|--------------------|--|----------------------|
| Nº | Contrato | Objeto | Valor Pesos |
| | | Y 76-COMUNA 07 (SA-04-2012) | |
| 14 | 4151.0.26.1.330-13 | MANTENIMIENTO DE LA CALLE 12 ENTRE CR 54 Y 56 (SA-09-2012) | 483.135.734 |
| 15 | 4151.0.26.1.332-13 | CONSTRUCCION DE PUENTE VEHICULAR EN LA COMUNA 14 | 509.943.655 |
| 16 | 4151.0.26.1.373-13 | CONSTRUCCION DE VIAS EN CONCRETO RIGIDO Y ASFALTICO EN LAS COMUNAS 6.13 Y 16 | 303.401.775 |
| 17 | 4151.0.26.1.374-13 | CONSTRUCCION DE VIAS EN CONCRETO RIGIDO Y ASFALTICO EN LA COMUNA 10 | 382.599.641 |
| 18 | 4151.0.26.1.438-13 | ENLUCIMIENTO Y MANTENIMIENTO DE ESTRUCTURA PEATONALES Y VEHICULARES | 560.000.000 |
| 19 | 4151.0.26.1.493-13 | MANTENIMIENTO EN LAS COMUNAS 18 Y 11 | 319.505.176 |
| 20 | 4151.0.26.1.548-13 | MANTENIMIENTO DE VIAS. COMUNA 16 | 417.710.359 |
| 21 | 4151.0.26.1.552-13 | MANTENIMIENTO DE VIAS. COMUNA 07 | 434.741.078 |
| 22 | 4151.0.26.1.558-13 | MANTENIMIENTO DE LA COMUNA 2 | 1.293.312.003 |
| 23 | 4151.0.26.1.584-13 | PAVIMENTACION DE VIAS COMUNA 14 | 310.679.149 |
| Subtotal Vigencia 2013 | | | 5.243.463.824 |
| 24 | 4151.0.26.1.274-14 | PAVIMENTACION DE VIAS COMUNA 19 Y COMUNA 15 | 338.707.204 |
| 25 | 4151.0.26.1.275-14 | MANTENIMIENTO EN LA COMUNA 4. PROCESO DE SELECCIÓN DE MENOR CUANTIA Nº 4151.SA.24 DE 2013 | 739.580.172 |
| 26 | 4151.0.26.1.628-14 | PAVIMENTACION DE LA CRA 28A ENTRE CALLES 72M Y 72N BARRIO COMUNEROS 2. COMUNA 13 - 4151.MC.42.2014 | 31.698.508 |
| 27 | 4151.0.26.1.643-14 | MANTENIMIENTO DE LA CALLE 15 ENTRE CRA 41A Y 41B BARRIO EL GUABAL-4151.MC.52-2014 | 32.704.593 |
| 28 | 4151.0.26.1.644-14 | MANTENIMIENTO EN CONCRETO RIGIDO DE LA CALLE 3 W ENTRE CARRERAS 41 Y 45 DEL BARRIO SILOE EN LA COMUNA 20 DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI | 37.746.386 |
| 29 | 4151.0.26.1.647-14 | MANTENIMIENTO DE LA CARRERA 42A1 ENTRE CALLES 39 Y 40 DEL BARRIO UNION DE VIVIENDA POPULAR EN LA COMUNA 16 DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI | 42.957.639 |
| Subtotal Vigencia 2014 | | | 1.223.394.502 |
| Total Vigencias 2012, 2013 y 2014 | | | 7.019.900.155 |

Fuente: SIA

La Contraloría General de Santiago de Cali, como resultado de la auditoría realizada conceptúa que el Control de Resultados es desfavorable como consecuencia del porcentaje en el cumplimiento de metas y su correspondiente ejecución de recursos frente a lo programado en el plan indicativo de los años 2012, 2013 y 2014 del Plan de Desarrollo y el avance físico presentado en cada una de estas vigencias, arrojando una calificación de 62.6 puntos.

| SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA Y VALORIZACION | | | |
|--|----------------------|-------------|--------------------|
| VIGENCIA 2012-2013-2014 | | | |
| Factores mínimos | Calificación Parcial | Ponderación | Calificación Total |
| 1. Cumplimiento Planes Programas y Proyectos | 62,6 | 1,00 | 62,6 |
| Calificación total | | 1,00 | 62,6 |

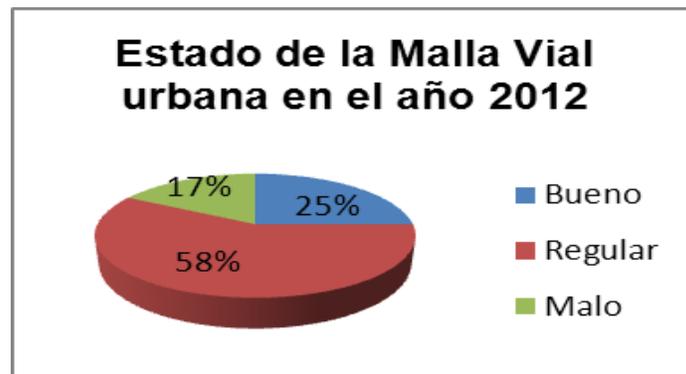
La evaluación del factor de cumplimiento de Planes Programas y Proyectos se realiza con el fin de analizar integralmente la gestión frente al cumplimiento de las metas de los planes de acción de cada año, que desarrollan las líneas estratégicas del plan de desarrollo que tienen relación con la malla vial urbana como son “Equidad para todos” y “Un Entorno Amable para todos”.

Cambios en el Estado de la Malla Vial

De acuerdo a los parámetros utilizados por la Secretaría de Infraestructura y Valorización para calificar el estado de la malla vial se observa para los años 2012, 2013 y 2014, un incremento de las vías en buen estado, el cual pasó del 25% al 50%, como consecuencia de esto ha disminuido en 20% el regular y en 5% el malo.

Al inicio de la presente administración la Secretaría de Infraestructura no contaba con información que permitiera conocer el estado de la malla vial urbana para la vigencia 2011, solo hasta culminar el año 2012 se pudo determinar que el 25% se encontraba en buen estado, el 58% en regular estado y el 17% en mal estado.

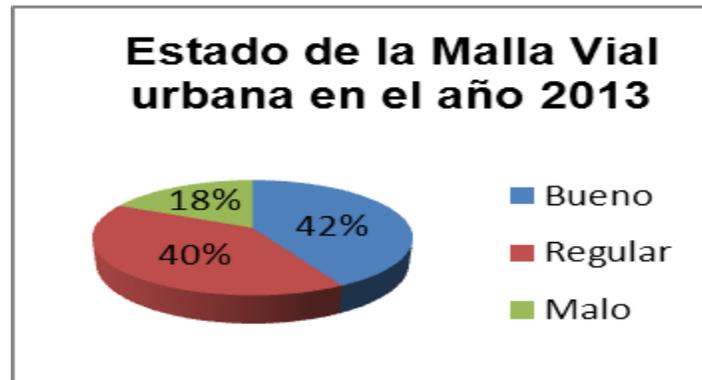
A continuación se presentan los gráficos del estado de la malla vial de las vigencias evaluadas.



Fuente: Secretaria de Infraestructura y Valorización

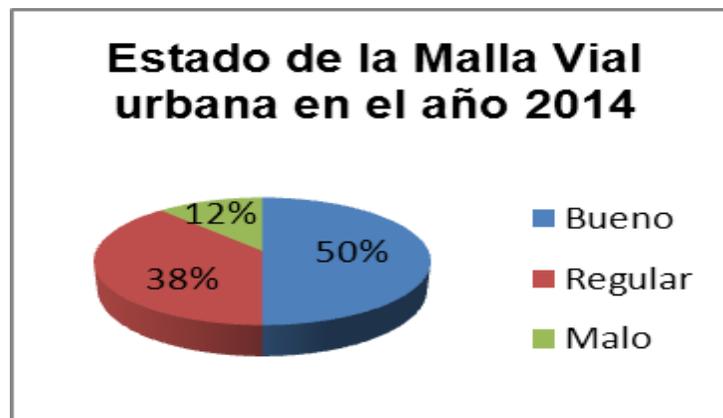
Para el año 2013 se aprecia un aumento en la malla vial en buen estado pasando del 25% al 42%, disminuyendo el regular al 40% y aumentando el malo al 18%,

como consecuencia de las intervenciones efectuadas a través de contratación con terceros y fortalecimiento del grupo operativo de la Secretaría de Infraestructura y Valorización.



Fuente: Fuente: Secretaria de Infraestructura y Valorización

Para el año 2014 se continúa con la recuperación de la malla vial logrando un aumento en el que se encuentra en buen estado llegando al 50%, disminuyendo a un 38% el de regular estado y al 12% el de mal estado.



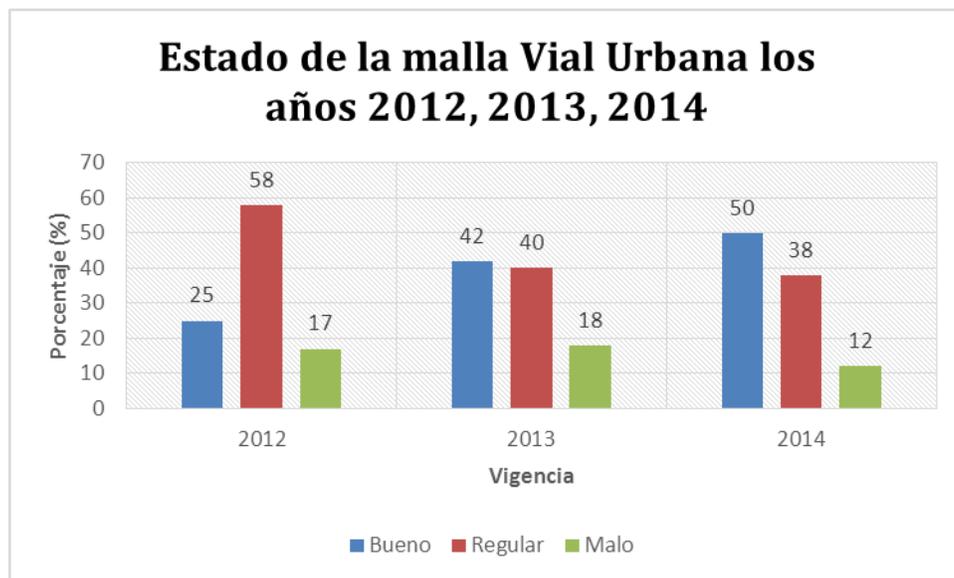
Fuente: Secretaria de Infraestructura y Valorización

A continuación se aprecia el consolidado de los años 2012, 2013 y 2014 del avance en la recuperación de la malla vial.

| Estado de la Malla Vial Urbana Consolidado (%) | | | |
|---|-------------|-------------|-------------|
| Descripción | 2012 | 2013 | 2014 |
| Bueno | 25 | 42 | 50 |
| Regular | 58 | 40 | 38 |
| Malo | 17 | 18 | 12 |

Fuente: Secretaria de Infraestructura y Valorización

En el siguiente grafico se aprecia comparativo de los cambios de la malla vial durante las tres vigencias de evaluación.



Fuente: Secretaria de Infraestructura y Valorización

Estado de la Malla Vial Urbana por Comunas

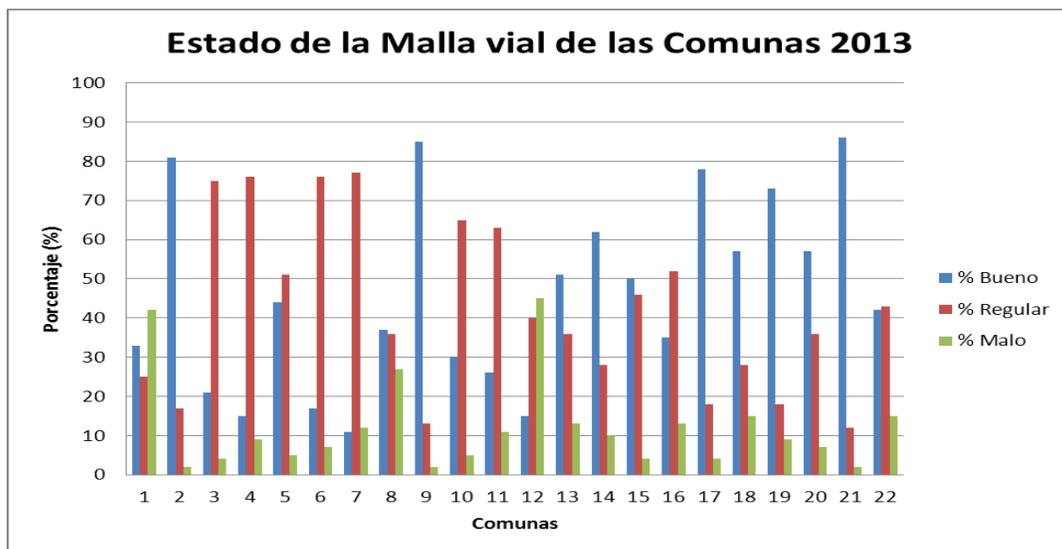
El estado de la malla vial por comunas presenta el siguiente comportamiento durante las vigencias 2013 y 2014.

| Comuna | 2013 | | | 2014 | | |
|--------|---------|-----------|--------|---------|-----------|--------|
| | % Bueno | % Regular | % Malo | % Bueno | % Regular | % Malo |
| 1 | 33 | 25 | 42 | 56 | 36 | 8 |
| 2 | 81 | 17 | 2 | 80 | 13 | 7 |
| 3 | 21 | 75 | 4 | 27 | 57 | 16 |
| 4 | 15 | 76 | 9 | 16 | 77 | 7 |
| 5 | 44 | 51 | 5 | 44 | 45 | 11 |
| 6 | 17 | 76 | 7 | 18 | 66 | 16 |
| 7 | 11 | 77 | 12 | 13 | 71 | 16 |
| 8 | 37 | 36 | 27 | 37 | 42 | 21 |
| 9 | 85 | 13 | 2 | 86 | 10 | 4 |
| 10 | 30 | 65 | 5 | 30 | 62 | 8 |
| 11 | 26 | 63 | 11 | 27 | 58 | 15 |
| 12 | 15 | 40 | 45 | 26 | 60 | 14 |
| 13 | 51 | 36 | 13 | 51 | 34 | 15 |
| 14 | 62 | 28 | 10 | 63 | 25 | 12 |
| 15 | 50 | 46 | 4 | 51 | 35 | 14 |
| 16 | 35 | 52 | 13 | 34 | 49 | 17 |

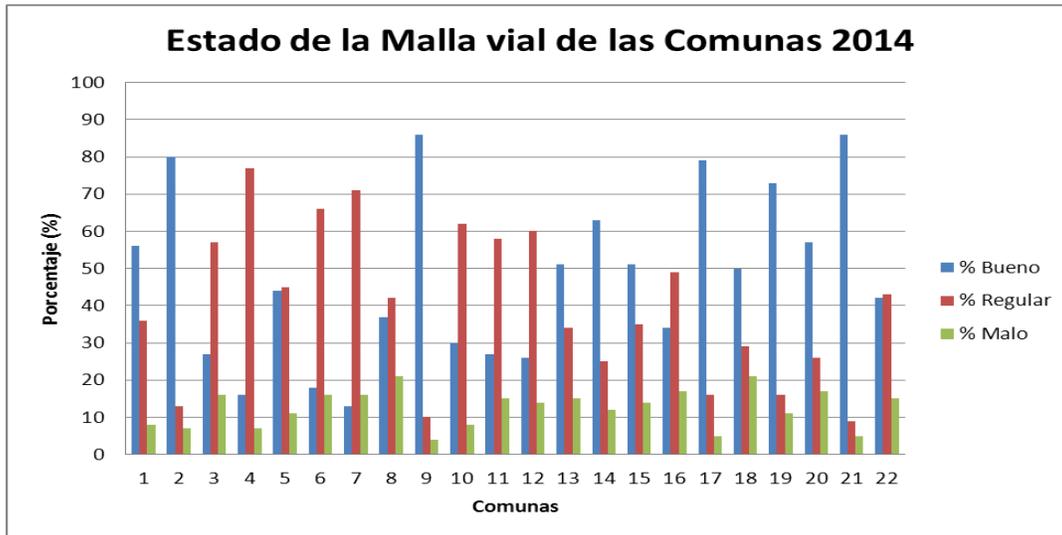
| Comuna | 2013 | | | 2014 | | |
|--------|---------|-----------|--------|---------|-----------|--------|
| | % Bueno | % Regular | % Malo | % Bueno | % Regular | % Malo |
| 17 | 78 | 18 | 4 | 79 | 16 | 5 |
| 18 | 57 | 28 | 15 | 50 | 29 | 21 |
| 19 | 73 | 18 | 9 | 73 | 16 | 11 |
| 20 | 57 | 36 | 7 | 57 | 26 | 17 |
| 21 | 86 | 12 | 2 | 86 | 9 | 5 |
| 22 | 42 | 43 | 15 | 42 | 43 | 15 |

Fuente: Secretaria de Infraestructura y Valorización

En las siguientes gráficas se aprecia el estado de cada comuna para los años 2013 y 2014.



Fuente: Secretaria de Infraestructura y Valorización



Fuente: Secretaria de Infraestructura y Valorización

Del estado de la Malla Vial reportado por la Secretaría de Infraestructura y Valorización por comunas se puede observar que las que presentan mayor porcentaje de vías en buen estado son las comunas 9 y 21 con un 86%, seguida de la comuna 2 con un 80%. Y las comunas con un porcentaje mayor de malla vial en mal estado se encuentran las comunas 8 y 18 con 21%, seguidas por las comunas 16 y 20 con el 17%.

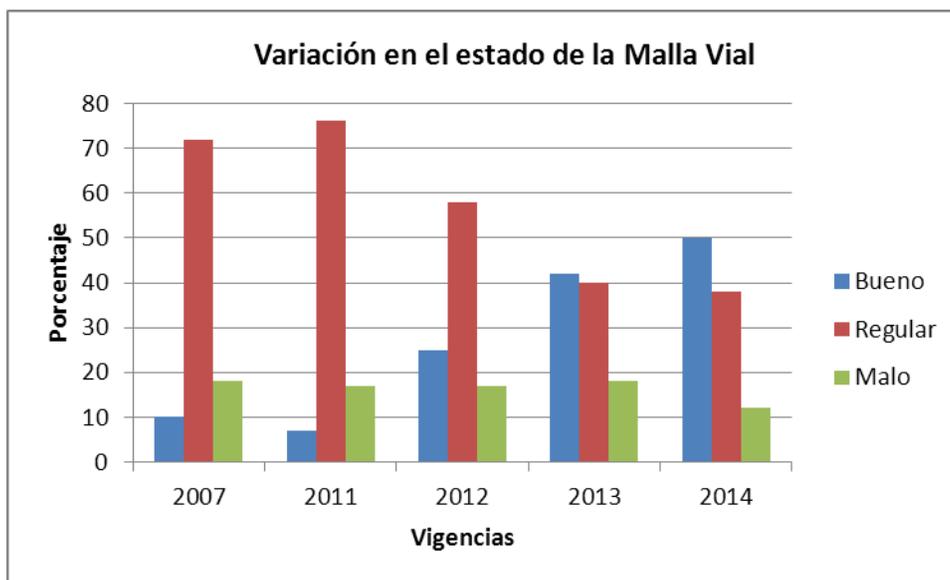
Analizadas las estadísticas de las vigencias 2007 y 2011 que corresponden a culminación de periodos de gobierno, se observa que la actual administración durante los años 2012, 2013 y 2014, ha realizado un proceso de recuperación del estado de la malla vial al aumentar las vías en buen estado en un 43%, y disminuir el regular y el malo en un 38% y 5% respectivamente como se aprecia en el siguiente cuadro.

| Estado de la Malla Vial Urbana Consolidado (%) | | | | | |
|--|------|------|------|------|------|
| Descripción | 2007 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Bueno | 10 | 7 | 25 | 42 | 50 |
| Regular | 72 | 76 | 58 | 40 | 38 |
| Malo | 18 | 17 | 17 | 18 | 12 |

Fuente: Informe Calidad de Vida en Cali, 2013. Cali Comovamos

La Secretaría de Infraestructura y Valorización para realizar la intervención a la malla vial cuenta con un matriz de priorización con unos criterios como son: tipo de vía, ubicación estratégica, tipo de daño y tipo de solicitud a los cuales se les otorga una calificación que arroja el tipo de intervención y la priorización de la misma, la cual es diligenciada por el profesional asignado a cada comuna.

En la siguiente gráfica se evidencia que entre las vigencia 2007 a 2014, el mejoramiento del porcentaje de vías en buen estado a la par que ha disminuido el pavimento en regular estado; el que continúa en mal estado conserva un promedio de 16%, que incluye las vías locales principalmente que tienen menor prevalencia en los criterios de la jerarquización de vías en la selección de las zonas de intervención.



Fuente: Informe Calidad de Vida en Cali, 2013. Cali Comovamos

Hallazgo Administrativo No. 1

La Secretaría de Infraestructura y Valorización no cuenta con un documento técnico propio o adoptado para la calificación del estado de la malla vial, calificación que es realizada por los ingenieros encargados de las comunas.

La auscultación de pavimentos debe tener un criterio unificado en la dependencia encargada de la construcción y mantenimiento de la infraestructura, para evitar la interpretación subjetiva de los funcionarios encargados de la inspección visual y técnica de la misma.

Lo anterior originado por debilidades en las metodologías utilizadas por la Secretaría de Infraestructura y Valorización para la evaluación de la condición de un pavimento.

Generando diferencias en la forma de definir los tipos de daños y la reparación necesaria más conveniente, afectando en términos de economía, calidad y oportunidad la inversión de recursos públicos destinados a la construcción y mantenimiento de la malla vial de Cali.

Hallazgo Administrativo No. 2

El estado de la malla vial consolidado para el año 2014, reportado en el oficio 4151.1.10.1.853.001716 es diferente al indicado en los estudios previos de los procesos contractuales 4151.MC.10.2014, 4151.MC.39.2014, 4151.MC.54.2014, 4151.MC.49.2014, 4151.MC.52.2014 y 4151.MC.51.2014 del año 2014, como se aprecia en el siguiente cuadro:

| Estado de la Malla Vial Urbana 2014 | | |
|--|---|--|
| Descripción Estado | Oficio 4151.1.10.1.853.001716 SIV - 2015 | Estudios Previos de Procesos Contractuales del año 2014 |
| Bueno | 50% | 10 % |
| Regular | 38% | 70% |
| Malo | 12% | 20% |

Fuente: Documentos del Contrato

La Secretaría de Infraestructura y Valorización debe contar con una sola base estadística de información.

Lo anterior originado por debilidades en el manejo de la información y falta de unificación de fuentes. Generando incertidumbre en la veracidad de la información que reporta la dependencia.

Gestión en la Intervención de la Malla Vial Urbana

La Secretaría de Infraestructura y Valorización mediante la ejecución de programas contenidos en el Plan de Desarrollo realiza intervenciones a la malla vial definidas por la entidad de la siguiente manera:

Construcción o Pavimento Nuevo:

Esta intervención se presenta cuando no existe estructura alguna. La excavación es variable oscilando entre 0.50 hasta 1.20 mts de profundidad, de acuerdo con las características del subsuelo y la capa de mejoramiento que se requiera de acuerdo al diseño, adicionalmente a la estructura del pavimento como tal.

Rehabilitación:

Tipo de intervención vial que se realiza cuando el daño presentado corresponde a fisuras y agrietamientos de tipo estructural en el pavimento

La Rehabilitación tiene por objeto la reconstrucción total de la estructura de pavimento existente porque ya cumplió su vida útil, o por daños estructurales y se requiere sustitución de capas granulares y capas de rodadura (flexible o rígida). Incluye arreglo de sistema de drenaje, acueducto y/o alcantarillado

Mantenimiento:

Esta intervención consistente en prever y solucionar los problemas que se presentan a causa del uso y mantener el nivel de servicio para el cual fue diseñada y así prolongar su vida útil y evitar un mayor deterioro. Se identifica de dos formas:

1. Mantenimiento Preventivo: (Sellamiento de Juntas)
2. Mantenimiento Correctivo: (Bacheo, Recarpeteo, Fresado)

Bacheo: Tiene como objeto mejorar la vía, garantizando al usuario un nivel adecuado de tránsito e impide el crecimiento de los daños en la calzada para lo que se realizan intervenciones puntuales en daños de la vía, cuya profundidad no supera los 20 cm. (Carpeta y base de nivelación.), busca llevar la vía a un buen estado generalizado. (Daños superficiales)

Recarpeteo: Tiene como objetivo mejorar la vía en toda su calzada. El proceso contempla la construcción de carpeta sobre una superficie de concreto hidráulico y/o asfáltico.

Fresado de Pavimento: Consiste en la obtención de un nuevo perfil longitudinal y transversal de un pavimento asfáltico existente, mediante el fresado en frío parcial o total de las capas asfálticas. (Especificaciones generales de construcción de carreteras 2013 INVIAS Artículo 460 – 07)

Sellamiento de Juntas: Mantenimiento que se realiza a las juntas de dilatación del pavimento rígido para evitar la filtración de líquidos.

Las intervenciones efectuadas por la Secretaría de Infraestructura y Valorización durante los años 2012, 2013 y 2014 fueron:

Construcción de Vías

La Secretaría de Infraestructura y Valorización, reportó en la rendición anual de la cuenta que realizó construcción de vías para la vigencia 2012, ejecutando cuatro (4) contratos por valor de \$ 288.476.590 en la comuna 18.

Para la vigencia 2013 ejecutó seis (6) contratos por valor de \$2.114.754.561 en las comunas 6, 13, 14, 15, 16 y 22.

Para la vigencia 2014 ejecutó cuatro (4) contratos en las comunas 13, 15, 16 y 19, por \$1.076.144.324.

Rehabilitación

La Secretaría de Infraestructura reportó en la rendición anual de la cuenta que realizó rehabilitación de vías para la vigencia 2012, ejecutando once (11) contratos por valor de \$403.194.013 en las comunas 11 y 20.

Para las vigencias 2013 y 2014 no se realizó esta clase de intervención.

Mantenimiento

La Secretaría de Infraestructura y Valorización, reportó en la rendición anual de la cuenta que realizó mantenimiento de vías para la vigencia 2012, ejecutando dos (2) contratos por \$72.723.379 en las comunas 6 y 7.

Para la vigencia 2013, se ejecutaron quince (15) contratos por \$6.561.262.355 en las comunas 1,2, 7,10, 11, 12,13, 14, 16,17, y 18.

Para la vigencia 2014 se ejecutaron dieciochos (18) contratos por \$6.515.603.083 en las comunas 1, 2, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19 y 20; para la realización de mantenimiento vial

De igual manera la Secretaría de Infraestructura y Valorización, cuenta con un grupo operativo el cual está conformado por 173 personas de las cuales 36 son de planta y 137 contratistas, distribuidos en nueve (9) cuadrillas, quienes son los encargados de realizar acciones de bacheo en las vías.

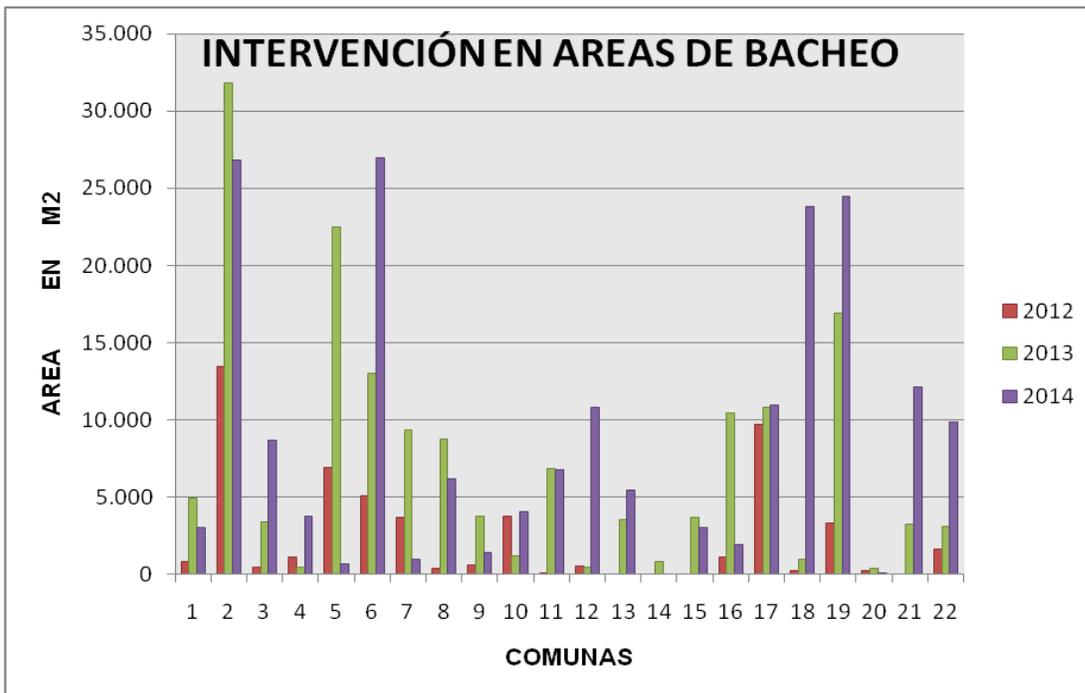
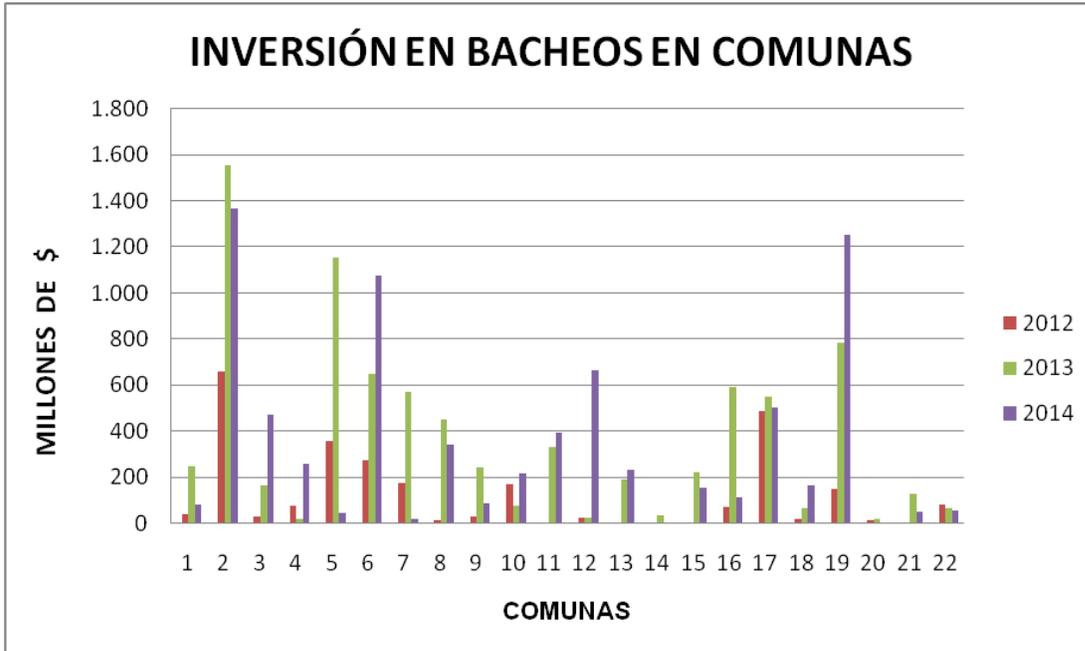
Durante la vigencia 2012 fueron por \$2.665.607.588 en un área de 53.087,09 m², para la vigencia 2013 por \$8.123.225.982 en un área 66.169,93 m² y para la vigencia 2014 por \$7.537.272.067 en un área de 191.713,39 m².

En el siguiente cuadro se observa el valor de la intervención por comunas y áreas durante las vigencias objeto de evaluación.

| Obras de Bacheo | | | | | | |
|------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Comuna | 2012 (\$) | m² | 2013 \$ | m² | 2014 (\$) | m² |
| 1 | 40.057.183 | 831.6 | 248.416.397 | 4950.63 | 81.556.347 | 3014 |
| 2 | 659.899.295 | 13421.73 | 1.551.935.439 | 31815.3 | 1.366.826.115 | 26817.52 |
| 3 | 27.918.252 | 473.55 | 165.407.796 | 3372 | 472.955.804 | 8652.58 |
| 4 | 76.502.246 | 1147.03 | 19.529.347 | 459.95 | 256.412.305 | 3725.4 |
| 5 | 355.879.075 | 6947.61 | 1.152.992.451 | 22462.03 | 46.123.835 | 668 |
| 6 | 274.160.003 | 5055.9 | 646.911.407 | 12979.3 | 1.075.705.857 | 26931.98 |
| 7 | 172.985.134 | 3668.48 | 571.956.748 | 9312.78 | 21.030.656 | 968.5 |
| 8 | 15.565.372 | 353.19 | 451.509.166 | 8778.82 | 339.900.345 | 6179.78 |
| 9 | 27.540.057 | 580.79 | 240.559.051 | 3761.12 | 84.558.257 | 1405.5 |
| 10 | 167.507.348 | 3750.9 | 76.476.488 | 1211.49 | 214.763.892 | 4063.35 |
| 11 | 2.644.136 | 29.67 | 330.837.864 | 6867.64 | 391.062.850 | 6806.92 |
| 12 | 23.063.186 | 543.69 | 23.839.342 | 449.61 | 666.461.741 | 10836.96 |
| 13 | 0 | 0 | 192.097.621 | 3566.09 | 230.185.332 | 5419.06 |
| 14 | 0 | 0 | 34.546.517 | 816.71 | 0 | 0 |
| 15 | 0 | 0 | 219.252.856 | 3673.75 | 156.340.000 | 3038.1 |
| 16 | 69.811.791 | 1130.56 | 588.803.709 | 10448.71 | 111.090.116 | 1936.14 |
| 17 | 487.034.163 | 9680.15 | 549.959.769 | 10799.7 | 503.694.853 | 10939.92 |
| 18 | 21.087.534 | 249.75 | 66.840.070 | 1006.02 | 163.169.395 | 23811 |
| 19 | 149.349.082 | 3343.84 | 781.455.506 | 16878.37 | 1.252.785.094 | 24499.35 |
| 20 | 14.793.378 | 255.11 | 16.140.193 | 375.19 | 1.930.774 | 33.13 |
| 21 | 0 | 0 | 130.010.602 | 3240.3 | 47.381.534 | 12120 |
| 22 | 79.810.353 | 1623.54 | 63.747.643 | 3075.23 | 53.336.966 | 9846.2 |
| TOTAL | 2.665.607.588 | 53.087,09 | 8.123.225.982 | 66.169,93 | 7.537.272.067 | 191.713,39 |

Fuente: Secretaria de Infraestructura y Valorización

En la siguiente gráfica se aprecia la intervención efectuada por la Secretaría de Infraestructura y Valorización en bacheos discriminada por comuna durante los años 2012, 2013 y 2014.



La inversión de recursos y ejecución física efectuada en los bacheos adelantados directamente por la Secretaría de Infraestructura y Valorización mediante el grupo operativo en las vigencias 2012 a 2014, muestra intervenciones en todas las comunas de la Ciudad en mayor o menor medida y de forma creciente desde el

año 2012, teniendo mayor significación las actividades realizadas en las comunas 2, 5, 6, 12, 17, 18 y 19, consecuente con la ubicación de vías con flujo importante como la calle 70 entre carreras 1 y 5, avenida 9 norte, carrera 5 con calle 8 y 7, entre otras.

En otras comunas donde son menores las acciones del grupo operativo, las intervenciones se han realizado mediante contratación con terceros.

La Secretaría ha realizado una inversión aproximadamente de dos mil millones de pesos en adquisición de 20 equipos para fortalecer el Grupo Operativo que es el encargado del Bacheo de las Vías.

Hallazgo Administrativo No. 3

El Grupo Operativo de la Secretaría de Infraestructura y Valorización no cuenta con los documentos que soporten los criterios técnicos utilizados para determinar el daño y el tipo de intervención realizada en la ejecución de los bacheos.

Debiéndose dejar registro que permita evidenciar el lugar preciso, tipo de afectación del pavimento y la forma de intervención efectuada.

Lo anterior originado por la cantidad de zonas a mejorar, dado el deterioro significativo que presentan las vías al no existir un programa de mantenimiento preventivo por parte de entidad, lo que dificulta el seguimiento a la evaluación técnica y efectividad de los bacheos.

Contratación con Terceros

La Secretaría de Infraestructura y Valorización durante la vigencia de los años 2012, 2013 y 2014 desarrolló 230 procesos de contratación en las diferentes modalidades, mediante los cuales se contrataron 500 frentes de obra por un valor de \$49.825.789.669 discriminados de la siguiente manera:

| 2012 | | | | |
|-----------------------|---------------------|------------------|-----------------------|-----------------------|
| No. | Modalidad | Nos. De Procesos | No de Frentes de Obra | Valor (\$) |
| 1 | Licitación Publica | 3 | 8 | 4.821.613.151 |
| 2 | Selección Abreviada | 3 | 7 | 787.589.305 |
| 3 | Mínima Cuantía | 46 | 51 | 1.596.742.547 |
| Sub total | | 52 | 66 | 7.205.945.003 |
| Adiciones 2011 | | | | 3.088.010.323 |
| Total | | | | 10.293.955.326 |

Fuente: Secretaria de Infraestructura y Valorización

| 2013 | | | | |
|-----------------------|---------------------|-------------------------|------------------------------|-----------------------|
| No. | Modalidad | Nos. De Procesos | No de Frentes de Obra | Valor (\$) |
| 1 | Licitación Publica | 6 | 7 | 7.322.596.697 |
| 2 | Selección Abreviada | 31 | 128 | 11.418.884.052 |
| 3 | Mínima Cuantía | 29 | 29 | 1.172.216.906 |
| 4 | Concurso de Méritos | 35 | 34 | 335.899.762 |
| Sub total | | 101 | 198 | 20.249.597.417 |
| Adiciones 2012 | | | | 927.692.745 |
| Total | | | | 20.841.390.400 |

Fuente: Secretaria de Infraestructura y Valorización

| 2014 | | | | |
|-----------------------|---------------------|-------------------------|------------------------------|-----------------------|
| No. | Modalidad | Nos. De Procesos | No de Frentes de Obra | Valor (\$) |
| 1 | Licitación Publica | 5 | 61 | 7.115.187.465 |
| 2 | Selección Abreviada | 24 | 127 | 9.509.411.289 |
| 3 | Mínima Cuantía | 46 | 46 | 1.925.740.389 |
| 4 | Concurso de Méritos | 2 | 2 | 112.496.800 |
| Sub total | | 77 | 236 | 18.662.835.943 |
| Adiciones 2013 | | | | 27.608.000 |
| Total | | | | 18.690.443.943 |

Fuente: Secretaria de Infraestructura y Valorización

La siguiente es la contratación con terceros por parte de la Secretaría de Infraestructura y Valorización para intervenciones de la malla vial como es construcción, rehabilitación y mantenimiento por cada una de las comunas.

Contratación con terceros por comunas

| Comunas | 2012 (\$) | 2013 (\$) | 2014 (\$) |
|----------------|------------------|------------------|------------------|
| 1 | - | 65.288.278 | 355.773.238 |
| 2 | 86.030.064 | 1.293.312.003 | 547.513.956 |
| 3 | - | - | - |
| 4 | - | - | 979.786.371 |
| 5 | - | - | - |
| 6 | 49.121.523 | 94.175.222 | 166.053.888 |
| 7 | 23.601.856 | 736.595.626 | 228.326.195 |
| 8 | - | 67.085.307 | 57.413.959 |
| 9 | - | - | 146.541.185 |
| 10 | - | 585.517.273 | 331.769.122 |
| 11 | 169.447.241 | 738.052.674 | 763.125.032 |
| 12 | - | 454.654.720 | 675.848.230 |

| Comunas | 2012 (\$) | 2013 (\$) | 2014 (\$) |
|--------------|--------------------|----------------------|----------------------|
| 13 | 96.852.126 | 857.004.876 | 616.285.457 |
| 14 | - | 1.574.490.763 | 257.010.492 |
| 15 | - | 299.986.444 | 306.246.621 |
| 16 | 11.652.947 | 406.284.861 | 783.644.226 |
| 17 | - | 354.178.826 | 572.872.600 |
| 18 | 288.476.590 | 213.130.267 | 253.075.373 |
| 19 | - | 483.135.734 | 683.008.789 |
| 20 | 258.470.615 | - | 231.790.355 |
| 21 | - | - | - |
| 22 | - | 230.947.572 | - |
| Total | 983.654.974 | 8.453.842.459 | 7.956.087.103 |

La contratación con terceros para construcción, rehabilitación y mantenimiento de la malla vial muestra mayor concentración en las comunas 1, 2, 4, 6, 7 y de la 9 a la 20

En la inversión en el año 2013, destaca en la Comuna 2 un contrato de mantenimiento de vías por \$1.293.312.003 y en la comuna 14, la construcción del puente vehicular de la avenida Ciudad de Cali con carrera 27 por \$1.574.490.763.

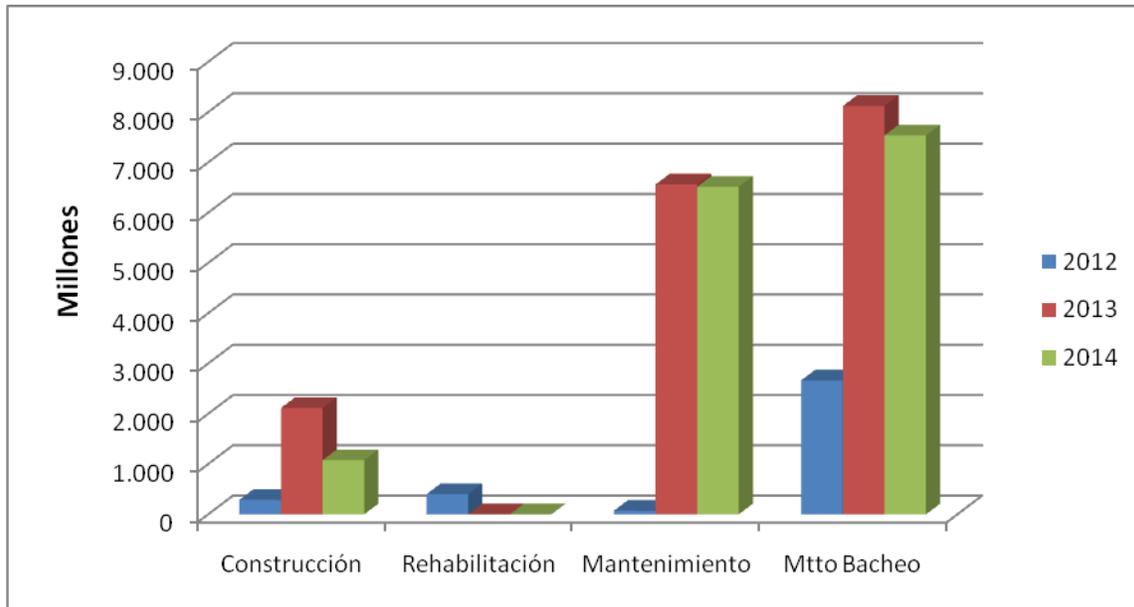
Para la vigencia 2014, sobresalen la ejecución de dos contratos de mantenimiento de vías en la Comuna 4 por \$979.786.371 y en la Comuna 13 por \$616.285.457. Las vías de las comunas 3, 5, 21 y 22 que no presentan acciones mediante contratación con terceros.

A continuación se presenta un consolidado de la inversión en malla vial discriminada por clase de intervención y vigencia, donde construcción, Rehabilitación y Mantenimiento es contratado con terceros y el Mantenimiento con Bacheo es realizado por el Grupo Operativo de la Secretaría de Infraestructura y Valorización.

| Vigencia | Inversión en Pesos | | | |
|--------------|----------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|
| | Construcción | Rehabilitación | Mantenimiento | Mtto Bacheo |
| 2012 | 288.476.590 | 403.194.013 | 72.723.379 | 2.665.607.588 |
| 2013 | 2.114.754.561 | 0 | 6.561.262.355 | 8.123.225.982 |
| 2014 | 1.076.144.324 | 0 | 6.515.603.083 | 7.537.272.067 |
| Total | 3.479.375.475 | 403.194.013 | 13.149.588.817 | 18.326.105.637 |

Fuente: Rendición de la Cuenta Anual

De acuerdo al tipo de intervención la de mayor inversión han sido las de mantenimiento contratado con terceros, seguido por el bacheo.



Estadística de Accidentalidad Ocasionada por el Estado de la Malla Vial.

De acuerdo a la información recopilada y analizada por el Área de Educación y Cultura de la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal, en los años 2012, 2013 y 2014 se han presentado 753 accidentes de tránsito, donde se ha identificado como causa el estado de la malla vial, como se describe en el siguiente cuadro:

| Vigencia | Daños | Heridos | Muertos | Total |
|----------|-------|---------|---------|-------|
| 2012 | 35 | 311 | 0 | 346 |
| 2013 | 19 | 238 | 0 | 257 |
| 2014 | 19 | 131 | 0 | 150 |
| Total | 73 | 680 | 0 | 753 |

Fuente: Secretaría de Tránsito Municipal de Santiago de Cali.

De la anterior estadística, se concluye que se ha presentado disminución en las cifras de daños y lesiones en los accidentes de tránsito originados por la presencia de huecos en las vías.

INTERVENCIONES DE REDES DE SERVICIOS PÚBLICOS EN OBRAS DE MALLA VIAL.

En la actualidad no existen criterios establecidos entre la Secretaría de Infraestructura y Valorización y las Empresas Municipales de Cali EMCALI EICE ESP, que permitan definir las condiciones necesarias para intervenir la red de servicios, ni las responsabilidades en cuanto a quien asume los costos de las mismas, salvo convenios firmados finalizando la vigencia 2014, para intervenciones puntuales y los efectuados para Megaobras.

En noviembre 22 de 2013 se expidió la Ley 1682 *“por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias”*, donde se establecen el procedimiento *para la protección, reubicación o traslado de activos y redes*, los criterios *para la determinación del valor de los costos asociados a la protección, traslado o reubicación de redes o activos, la asignación de los costos de protección, traslado o reubicación de activos y redes*, los costos asociados al traslado o reubicación de redes y activos y la reubicación o traslado de redes y activos, entre otros temas inherentes a redes de servicios públicos.

Hallazgo Administrativo No. 4

En la actualidad no existen criterios establecidos entre la Secretaría de Infraestructura y Valorización y las Empresas Municipales de Cali EMCALI EICE ESP, que permitan definir las condiciones necesarias para intervenir la red de servicios, ni las responsabilidades en cuanto a quien asume los costos de las mismas.

Debiendo existir claridad en las condiciones mínimas que debe tener la red de servicios públicos que permitan garantizar la vida útil de las intervenciones de la malla vial como es construcción y rehabilitación de vías. Al igual que debe existir una armonía en los planes de inversiones en la reposición de redes de acueducto y alcantarillado de las dos entidades.

Debilidades en articulación de la planeación por parte de la Secretaría de Infraestructura y Valorización y EMCALI.

Generando retrasó en la toma de decisiones, intervenciones suspendidas mientras se resuelven imprevistos relacionados con redes de servicios públicos y afectando la oportunidad en la mejora de la malla vial de la ciudad.

ESTADO DEL PAVIMENTO DE LAS VÍAS INTERVENIDAS

Se realizó inspección visual de los pavimentos rígidos y flexibles, de los contratos seleccionados en la muestra con tres ingenieros civiles de los cuales dos son practicantes de la Universidad Javeriana y un Técnico Operativo Topógrafo utilizando la metodología y conceptos técnicos contenidos en el manual de inspección visual de pavimentos del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, siendo este el criterio mediante el cual se realizó el análisis del estado de las vías intervenidas, correspondiente a 49 frentes que hacen parte de los contratos de la muestra seleccionada, obteniendo como resultado la siguiente información:

Resultado de las visitas efectuadas

| Información General | | | | | Daño | | | | |
|---------------------|------------|------------------------------------|----------------|-------------------|------|-----------|-----------|-------|-------|
| Frente | Contrato | Ubicación | Tipo Pavimento | Área Intervención | Daño | Tipo Daño | Severidad | Largo | Ancho |
| 1 | 272-12 | PUENTE V. AV 4 OESTE RIO AGUACATAL | FLEXIBLE | 211,6 | SI | AHU | A | | |
| 2 | MC-30-2012 | PUENTE V. CALLE 52 AV 4N (RETORNO) | FLEXIBLE | | SI | CD | M | | |
| 3 | MC 59-2012 | CRR 27 ENTRE CALLE 72S BIS-72T | RIGIDO | 230,4 | SI | CD | B | 3 | 3 |
| | MC 59-2013 | CRR 27 ENTRE CALLE 72S BIS-72T | RIGIDO | 230,4 | SI | GT | M | 3 | 3 |
| | MC 59-2014 | CRR 27 ENTRE CALLE 72S BIS-72T | RIGIDO | 230,4 | SI | GT | B | 2 | 3 |
| | MC 59-2015 | CRR 27 ENTRE CALLE 72S BIS-72T | RIGIDO | 230,4 | SI | GT | B | 2 | 3 |
| | MC 59-2016 | CRR 27 ENTRE CALLE 72S BIS-72T | RIGIDO | 230,4 | SI | GT | B | 2 | 3 |
| | MC 59-2017 | CRR 27 ENTRE CALLE 72S BIS-72T | RIGIDO | 230,4 | SI | GT | A | 3 | 3 |
| | MC 59-2018 | CRR 27 ENTRE CALLE 72S BIS-72T | RIGIDO | 230,4 | SI | GA | B | 1 | 3 |
| | MC 59-2019 | CRR 27 ENTRE CALLE 72S BIS-72T | RIGIDO | 230,4 | SI | GA | B | 1 | 3 |
| | MC 59-2020 | CRR 27 ENTRE CALLE 72S BIS-72T | RIGIDO | 230,4 | SI | GT | B | 4 | 3 |
| | MC 59-2021 | CRR 27 ENTRE CALLE 72S BIS-72T | RIGIDO | 230,4 | SI | CD | B | 3 | 3 |
| | MC 59-2022 | CRR 27 ENTRE CALLE 72S BIS-72T | RIGIDO | 230,4 | SI | GT | A | 3 | 3 |
| | MC 59-2023 | CRR 27 ENTRE CALLE 72S BIS-72T | RIGIDO | 230,4 | SI | GL | B | 1 | 3 |
| 4 | 558-13 | CALL 32N ENTRE AV 2A Y 3N | FLEXIBLE | 273,6 | SI | FB | B | 2 | 2 |
| | 558-13 | CALL 32N ENTRE AV 2A Y 3N | FLEXIBLE | 273,6 | SI | FL | B | 1,5 | |
| | 558-13 | CALL 32N ENTRE AV 2A Y 3N | FLEXIBLE | 273,6 | SI | DC | B | 0,5 | 0,15 |
| | 558-13 | CALL 32N ENTRE AV 2A Y 3N | FLEXIBLE | 273,6 | SI | FL | B | 0,6 | |
| 5 | 558-13 | CRR 27D ENTRE CALLE 108-112 | FLEXIBLE | 1050 | SI | FCT | M | 3,5 | |
| | 558-13 | CRR 27D ENTRE CALLE 108-113 | FLEXIBLE | 1050 | SI | CD | B | 0,3 | 0,3 |
| 6 | 558-13 | AV 2B N ENRE CALLE 32N-34N | RIGIDO | 2102,4 | SI | GL | M | 4 | |
| | 558-13 | AV 2B N ENRE CALLE 32N-34N | RIGIDO | 2102,4 | SI | GL | B | | |
| | 558-13 | AV 2B N ENRE CALLE 32N-34N | RIGIDO | 2102,4 | SI | DSL | B | | |
| | 558-13 | AV 2B N ENRE CALLE 32N-34N | RIGIDO | 2102,4 | SI | DSL | B | | |
| | 558-13 | AV 2B N ENRE CALLE 32N-34N | RIGIDO | 2102,4 | SI | DSL | A | | |

| Información General | | | | | Daño | | | | |
|---------------------|------------|-----------------------------------|----------------|-------------------|------|-----------|-----------|-------|-------|
| Frente | Contrato | Ubicación | Tipo Pavimento | Área Intervención | Daño | Tipo Daño | Severidad | Largo | Ancho |
| | 558-13 | AV 2B N ENRE CALLE 32N-34N | RIGIDO | 2102,4 | SI | DSL | A | | |
| | 558-13 | AV 2B N ENRE CALLE 32N-34N | RIGIDO | 2102,4 | SI | DSL | A | | |
| | 558-13 | AV 2B N ENRE CALLE 32N-34N | RIGIDO | 2102,4 | SI | GT | B | 1 | |
| | 558-13 | AV 2B N ENRE CALLE 32N-34N | RIGIDO | 2102,4 | SI | FR | B | | |
| | 558-13 | AV 2B N ENRE CALLE 32N-34N | RIGIDO | 2102,4 | SI | GE | B | 0,1 | |
| | 558-13 | AV 2B N ENRE CALLE 32N-34N | RIGIDO | 2102,4 | SI | GE | B | 0,1 | |
| | 558-13 | AV 2B N ENRE CALLE 32N-34N | RIGIDO | 2102,4 | SI | GE | B | 0,1 | |
| | 558-13 | AV 2B N ENRE CALLE 32N-34N | RIGIDO | 2102,4 | SI | OTRO | B | | |
| | 558-13 | AV 2B N ENRE CALLE 32N-34N | RIGIDO | 2102,4 | SI | OTRO | B | | |
| | 558-13 | AV 2B N ENRE CALLE 32N-34N | RIGIDO | 2102,4 | SI | OTRO | B | | |
| 7 | 584-13 | CALL99 ENTRE 26 C1-108 | RIGIDO | | SI | DST | M | 6 | |
| | 584-13 | CALL99 ENTRE 26 C1-109 | RIGIDO | | SI | GP | B | 3 | 3 |
| 8 | 332-13 | CRR 27 AVENIDA CIUDAD DE CALI | RIGIDO | | SI | FR | M | | |
| | 332-13 | CRR 27 AVENIDA CIUDAD DE CALI | RIGIDO | | SI | DE | M | 2 | 1,2 |
| 9 | 628-14 | CRR 28A ENTRE CLL 72M-72N | RIGIDO | | NO | - | - | | |
| 10 | 373-13 | CALL 72 F4 ENTRE CRR 28E1-28E BIS | RIGIDO | | SI | GT | B | 2 | |
| | 373-13 | CALL 72 F4 ENTRE CRR 28E1-28E BIS | RIGIDO | | SI | GB | B | 3 | |
| | 373-13 | CALL 72 F4 ENTRE CRR 28E1-28E BIS | RIGIDO | | SI | GB | B | 1 | |
| | 373-13 | CALL 72 F4 ENTRE CRR 28E1-28E BIS | RIGIDO | | SI | GT | B | 1,8 | |
| 11 | 558-13 | AV 2E ENTRE CLL 32 - 34N | RIGIDO | | NO | - | - | | |
| 12 | 275-14 | CLL 27 -ENTRE CRR 6 y 6A | RIGIDO | 1065,6 | NO | - | - | | |
| 13 | 275-14 | CRR 6A ENTRE CLL 31 - 34 | RIGIDO | 1836,8 | SI | DE | M | 2 | - |
| | 275-14 | CRR 6A ENTRE CLL 31 - 34 | RIGIDO | 1836,8 | SI | GT | B | 3,2 | - |
| 14 | 552-13 | CLL 49 ENTRE CRR 8 Y 8A | FLEXIBLE | 518,4 | SI | SU | B | 9,2 | - |
| | 552-13 | CLL 49 ENTRE CRR 8 Y 8A | FLEXIBLE | 518,4 | SI | OTRO | M | 0,9 | 0,9 |
| 15 | MC.57-2012 | CRR 30A ENTRE CLL 30A - 31A | FLEXIBLE | 274,5 | SI | FT | B | 0,6 | - |
| | MC.57-2012 | CRR 30A ENTRE CLL 30A - 31A | FLEXIBLE | 274,5 | SI | FT | B | 0,5 | - |
| | MC.57-2012 | CRR 30A ENTRE CLL 30A - 31A | FLEXIBLE | 274,5 | SI | PC | B | | |
| 16 | MC.31.2012 | CLL 26E ENTRE CRR 39- 40 | FLEXIBLE | 445,8 | SI | FL | M | 1,5 | 0,3 |
| | MC.31.2012 | CLL 26E ENTRE CRR 39- 40 | FLEXIBLE | 445,8 | SI | - | B | 0,8 | - |
| 17 | 643-14 | CLL 15 ENTRE CR 41A - 42B | FLEXIBLE | 306,45 | NO | - | - | - | - |
| 18 | 552-13 | CRR 11G ENTRE CALL 26 - 27 | FLEXIBLE | - | SI | DC | B | - | - |
| 19 | 373-13 | CLL 40 ENTRE CRR 35 -36 | FLEXIBLE | 402,5 | SI | HU | B | 0,2 | 0,2 |
| 20 | SA.13-2012 | CRR 34 ENTRE CLL 12 - 12C | RIGIDO | 1242,46 | SI | HU | A | 3,5 | - |
| | SA.13-2012 | CRR 34 ENTRE CLL 12 - 12C | RIGIDO | 1242,46 | SI | GL | A | 3,5 | - |
| | SA.13-2012 | CRR 34 ENTRE CLL 12 - 12C | RIGIDO | 1242,46 | SI | GL | A | 3,5 | - |
| | SA.13-2012 | CRR 34 ENTRE CLL 12 - 12C | RIGIDO | 1242,46 | SI | GL | A | 3,5 | - |
| | SA.13-2012 | CRR 34 ENTRE CLL 12 - 12C | RIGIDO | 1242,46 | SI | PA | B | 1 | - |
| 21 | SA.04-2013 | CLL 2BIS OESTE ENTRE 94-1 Y 94-2 | RIGIDO | 209 | SI | BCH | A | 0,8 | 0,8 |
| 22 | SA.04-2013 | CLL 2BIS OESTE ENTRE 94-1 Y 94-2 | RIGIDO | 209 | SI | - | B | 0,5 | 0,4 |

| Información General | | | | | Daño | | | | |
|---------------------|------------|---|----------------|-------------------|------|-----------|-----------|-------|-------|
| Frente | Contrato | Ubicación | Tipo Pavimento | Área Intervención | Daño | Tipo Daño | Severidad | Largo | Ancho |
| 23 | MC.46-2013 | CRR 54D ENTRE DIAG 45A - 47 | RIGIDO | 200 | NO | CD | - | - | - |
| 24 | MC.43.2012 | CRR 52 ENTRE 12B - 13B OESTE | RIGIDO | 221,4 | SI | GT | M | 2,5 | 3,1 |
| | MC.43.2012 | CRR 52 ENTRE 12B - 13B OESTE | RIGIDO | 221,4 | SI | GT | B | 1 | - |
| | MC.43.2012 | CRR 52 ENTRE 12B - 13B OESTE | RIGIDO | 221,4 | SI | - | B | 5 | - |
| 25 | SA.20.2013 | CLL 4 ENTRE CRR 37 - 37A | RIGIDO | 648 | NO | GT | - | - | - |
| 26 | MC.51-2014 | CLL 3 OESTE ENTRE CRR 41 - 45 | RIGIDO | 316,2 | SI | GT | B | 3,1 | - |
| | MC.51-2014 | CLL 3 OESTE ENTRE CRR 41 - 45 | RIGIDO | 316,2 | SI | GT | B | 3,1 | - |
| | MC.51-2014 | CLL 3 OESTE ENTRE CRR 41 - 45 | RIGIDO | 316,2 | SI | GE | B | 2 | - |
| 27 | MC.41-2013 | CLL 8 OESTE - CRR 49B | RIGIDO | 444,18 | SI | GT | B | 1,65 | - |
| | MC.41-2013 | CLL 8 OESTE - CRR 49B | RIGIDO | 444,18 | SI | GA | M | 0,4 | - |
| | MC.41-2013 | CLL 8 OESTE - CRR 49B | RIGIDO | 444,18 | SI | GT | A | 1,65 | - |
| | MC.41-2013 | CLL 8 OESTE - CRR 49B | RIGIDO | 444,18 | SI | DSU | M | 1,5 | - |
| 28 | SA.04-2013 | CRR 69 ENTRE CLL 2C - 3B | FLEXIBLE | 970,2 | SI | DC | B | 26,5 | 3 |
| 29 | SA.04.2013 | CLL 4C ENTRE 90 Y 92 | FLEXIBLE | 609 | SI | GB | B | 0,15 | 0,15 |
| 30 | SA.12-2012 | CRR 2BN CLL 72G - 72H, CRR 2BN ENTRE CLL 72K - 73 | RIGIDO | 242,06 | SI | FIN | M | 1 | - |
| 31 | MC.58-2013 | CRR 7L BIS ENTRE CLL 81 Y 82 | FLEXIBLE | 267,46 | SI | DC | M | 1,2 | 0,8 |
| | MC.58-2013 | CRR 7L BIS ENTRE CLL 81 Y 82 | FLEXIBLE | 267,46 | SI | PC | B | 3 | 0,6 |
| | MC.58-2013 | CRR 7L BIS ENTRE CLL 81 Y 82 | FLEXIBLE | 267,46 | SI | DC | M | 2 | 1 |
| | MC.58-2013 | CRR 7L BIS ENTRE CLL 81 Y 82 | FLEXIBLE | 267,46 | SI | BCH | M | 0,1 | 0,1 |
| | MC.58-2013 | CRR 7L BIS ENTRE CLL 81 Y 82 | FLEXIBLE | 267,46 | SI | FL | A | 0,4 | 0,4 |
| | MC.58-2013 | CRR 7L BIS ENTRE CLL 81 Y 82 | FLEXIBLE | 267,46 | SI | PCH | M | 1,2 | 0,4 |
| | MC.58-2013 | CRR 7L BIS ENTRE CLL 81 Y 82 | FLEXIBLE | 267,46 | SI | FL | M | 1 | 0,8 |
| 32 | SA.04-2012 | CRR 7L BIS ENTRE CLL 73 Y 76. SENT SUR | FLEXIBLE | 198 | SI | FL | M | 7 | - |
| | SA.04-2012 | CRR 7L BIS ENTRE CLL 73 Y 76. SENT SUR | FLEXIBLE | 198 | SI | FL | M | 8 | - |
| | SA.04-2012 | CRR 7L BIS ENTRE CLL 73 Y 76. SENT SUR | FLEXIBLE | 198 | SI | FL | M | 5 | - |
| | SA.04-2012 | CRR 7L BIS ENTRE CLL 73 Y 76. SENT SUR | FLEXIBLE | 198 | SI | FL | M | 9,5 | - |
| | SA.04-2012 | CRR 7L BIS ENTRE CLL 73 Y 76. SENT SUR | FLEXIBLE | 198 | SI | DC | M | 0,4 | - |
| 33 | SA.16-2013 | CRR 7M ENTRE CLL 70 - 73 | FLEXIBLE | 676,9 | SI | PCH | B | 1 | - |
| | SA.16-2013 | CRR 7M ENTRE CLL 70 - 73 | FLEXIBLE | 676,9 | SI | PCH | A | 1,7 | - |
| | SA.16-2013 | CRR 7M ENTRE CLL 70 - 73 | FLEXIBLE | 676,9 | SI | PCH | B | 1,6 | - |
| | SA.16-2013 | CRR 7R ENTRE CLL 72 - 73 | FLEXIBLE | 488,4 | SI | PCH | B | 1,9 | 3,7 |
| | SA.16-2013 | CRR 7R ENTRE CLL 72 - 73 | FLEXIBLE | 488,4 | SI | GA | B | 2 | 3,7 |
| 34 | SA.16-2013 | CRR 7R BIS ENTRE CLL 72 - 73 | FLEXIBLE | 539,83 | SI | GA | M | 2,3 | 1 |
| | SA.16-2013 | CRR 7R BIS ENTRE CLL 72 - 73 | FLEXIBLE | 539,83 | SI | - | M | 2,5 | 1 |
| 35 | SA.16-2013 | CLL 71 ENTRE CR 7N BIS - 8 | FLEXIBLE | 1672,77 | NO | PCH | - | - | - |

| Información General | | | | | Daño | | | | |
|---------------------|------------|----------------------------|----------------|-------------------|------|-----------|-----------|-------|-------|
| Frente | Contrato | Ubicación | Tipo Pavimento | Área Intervención | Daño | Tipo Daño | Severidad | Largo | Ancho |
| 36 | SA.04.2012 | CRR 7T ENTRE CLL 76 - 81 | FLEXIBLE | 709,5 | SI | PCH | A | 7 | 0,15 |
| | SA.04.2012 | CRR 7T ENTRE CLL 76 - 81 | FLEXIBLE | 709,5 | SI | FL | A | 2,2 | 0,8 |
| | SA.04.2012 | CRR 7T ENTRE CLL 76 - 81 | FLEXIBLE | 709,5 | SI | DC | B | 3 | |
| 37 | SA.04-2012 | CRR 7RBIS ENTRE CLL 77 -82 | FLEXIBLE | 554,4 | SI | PCH | B | 0,3 | 4,2 |
| | SA.04-2012 | CRR 7RBIS ENTRE CLL 77 -82 | FLEXIBLE | 554,4 | SI | PCH | B | 1 | 1 |
| | SA.04-2012 | CRR 7RBIS ENTRE CLL 77 -82 | FLEXIBLE | 554,4 | SI | PCH | B | 1 | 0,8 |
| | SA.04-2012 | CRR 7RBIS ENTRE CLL 77 -82 | FLEXIBLE | 554,4 | SI | PCH | B | 1 | 0,7 |
| | SA.04-2012 | CRR 7RBIS ENTRE CLL 77 -82 | FLEXIBLE | 554,4 | SI | PCH | B | 1 | 0,8 |
| | SA.04-2012 | CRR 7RBIS ENTRE CLL 77 -82 | FLEXIBLE | 554,4 | SI | PCH | B | 1 | 0,7 |
| | SA.04-2012 | CRR 7RBIS ENTRE CLL 77 -82 | FLEXIBLE | 554,4 | SI | PCH | B | 1 | 0,7 |
| | SA.04-2012 | CRR 7RBIS ENTRE CLL 77 -82 | FLEXIBLE | 554,4 | SI | PCH | B | 1 | 1 |
| | SA.04-2012 | CRR 7RBIS ENTRE CLL 77 -82 | FLEXIBLE | 554,4 | SI | PCH | B | 1,5 | 0,8 |
| 38 | 373-13 | CLL 40 ENTRE CRR 35 -36 | FLEXIBLE | 402,5 | SI | DC | B | 5,9 | 0,5 |
| | 373-13 | CLL 40 ENTRE CRR 35 -36 | FLEXIBLE | 402,5 | SI | PCH | B | 0,5 | 0,4 |
| 39 | 274-14 | CRR 42A1 ENTRE CLL 39 - 40 | FLEXIBLE | 505,818 | SI | PC | B | 2 | 2 |
| 40 | 548-13 | CRR 42C ENTRE CLL 45 -46 | FLEXIBLE | 607,8 | SI | DC | A | 3 | 3 |
| | 548-13 | CRR 42C ENTRE CLL 45 -46 | FLEXIBLE | 607,8 | SI | CAMARA | B | 0,8 | 0,8 |
| | 548-13 | CRR 42C ENTRE CLL 45 -46 | FLEXIBLE | 607,8 | SI | HUN | M | 2,2 | 0,8 |
| | 548-13 | CRR 42C ENTRE CLL 45 -46 | FLEXIBLE | 607,8 | SI | - | M | 2 | 1 |
| | 548-13 | CRR 46C ENTRE CLL 45 -46 | FLEXIBLE | 524,68 | SI | DC | B | - | - |
| 41 | 584-13 | CRR 34 ENTRE CLL 54 -57 | RIGIDO | 711,68 | SI | GT | M | 1 | 1 |
| | 584-13 | CRR 34 ENTRE CLL 54 -57 | RIGIDO | 711,68 | SI | DC | B | 1 | - |
| | 584-13 | CRR 34 ENTRE CLL 54 -57 | RIGIDO | 711,68 | SI | CD | M | 1 | 1 |
| | 584-13 | CRR 34 ENTRE CLL 54 -57 | RIGIDO | 711,68 | SI | PCH | B | 1 | 1 |
| | 584-13 | CRR 34 ENTRE CLL 54 -57 | RIGIDO | 711,68 | SI | CD | B | 0,7 | 3,2 |
| | 584-13 | CRR 34 ENTRE CLL 54 -57 | RIGIDO | 711,68 | SI | CD | B | 3,2 | 3,2 |
| | 584-13 | CRR 34 ENTRE CLL 54 -57 | RIGIDO | 711,68 | SI | CD | M | 3,2 | 3,2 |
| | 584-13 | CRR 34 ENTRE CLL 54 -57 | RIGIDO | 711,68 | SI | DC | M | 3,2 | 3,2 |
| | 584-13 | CRR 34 ENTRE CLL 54 -57 | RIGIDO | 711,68 | SI | DC | M | 1 | 1 |
| | 584-13 | CRR 34 ENTRE CLL 54 -57 | RIGIDO | 711,68 | SI | DC | A | 1,2 | 1 |
| | 584-13 | CRR 34 ENTRE CLL 54 -57 | RIGIDO | 711,68 | SI | CD | M | 3 | 2 |
| | 584-13 | CRR 34 ENTRE CLL 54 -57 | RIGIDO | 711,68 | SI | GE | M | 1 | 3,2 |
| | 584-13 | CRR 34 ENTRE CLL 54 -57 | RIGIDO | 711,68 | SI | DST | B | 0,8 | - |
| 42 | 584-13 | CRR 39A ENTRE CLL 52 - 53A | RIGIDO | 269,62 | SI | OTRO | B | 3,2 | - |
| | 584-13 | CRR 39A ENTRE CLL 52 - 53A | RIGIDO | 269,62 | SI | GT | B | - | - |
| | 584-13 | CRR 39A ENTRE CLL 52 - 53A | RIGIDO | 269,62 | SI | GT | B | 0,8 | - |
| | 584-13 | CRR 39A ENTRE CLL 52 - 53A | RIGIDO | 269,62 | SI | FT | B | 3,4 | - |
| 43 | 548-13 | CRR 66B ENTRE CLL 5 - 9 | FLEXIBLE | 754,8 | SI | - | B | 6,8 | - |
| | 548-13 | CRR 86A ENTRE CLL 5 - 9 | FLEXIBLE | 1455,12 | NO | HUN | - | - | - |
| 44 | 548-13 | CLL 43 ENTRE CR 47 - 47B | FLEXIBLE | 240,8 | SI | GL | M | 1 | 0,8 |

| Información General | | | | | | Daño | | | | |
|---------------------|------------|--|----------------|-------------------|------|-----------|-----------|-------|-------|--|
| Frente | Contrato | Ubicación | Tipo Pavimento | Área Intervención | Daño | Tipo Daño | Severidad | Largo | Ancho | |
| 45 | 548-13 | CLL 12 OESTE CRR 54 - CR 56 | RIGIDO | 2203,2 | SI | DPT | B | 1,5 | - | |
| | 548-13 | CLL 12 OESTE CRR 54 - CR 56 | RIGIDO | 2203,2 | SI | GA | M | 2 | - | |
| | 548-13 | CLL 12 OESTE CRR 54 - CR 56 | RIGIDO | 2203,2 | SI | GE | A | - | - | |
| | 548-13 | CLL 12 OESTE CRR 54 - CR 56 | RIGIDO | 2203,2 | SI | GL | B | 2 | - | |
| | 548-13 | CLL 12 OESTE CRR 54 - CR 56 | RIGIDO | 2203,2 | SI | GL | B | 3,5 | - | |
| | 548-13 | CLL 12 OESTE CRR 54 - CR 56 | RIGIDO | 2203,2 | SI | GL | B | 3,5 | - | |
| | 548-13 | CLL 12 OESTE CRR 54 - CR 56 | RIGIDO | 2203,2 | SI | GL | B | 3,5 | - | |
| | 548-13 | CLL 12 OESTE CRR 54 - CR 56 | RIGIDO | 2203,2 | SI | DPL | M | 3,5 | - | |
| | 548-13 | CLL 12 OESTE CRR 54 - CR 56 | RIGIDO | 2203,2 | SI | GL | B | 3,5 | - | |
| | 548-13 | CLL 12 OESTE CRR 54 - CR 56 | RIGIDO | 2203,2 | SI | GE | A | 3,5 | - | |
| | 548-13 | CLL 12 OESTE CRR 54 - CR 56 | RIGIDO | 2203,2 | SI | GL | M | 0,15 | - | |
| | 548-13 | CLL 12 OESTE CRR 54 - CR 56 | RIGIDO | 2203,2 | SI | GL | B | 2,3 | - | |
| | 548-13 | CLL 12 OESTE CRR 54 - CR 56 | RIGIDO | 2203,2 | SI | GT | B | 5 | - | |
| | 548-13 | CLL 12 OESTE CRR 54 - CR 56 | RIGIDO | 2203,2 | SI | CD | A | 3,6 | - | |
| | 548-13 | CLL 12 OESTE CRR 54 - CR 56 | RIGIDO | 2203,2 | SI | CD | M | 3,6 | - | |
| 46 | 521-12 | CLL 2A ENTRE CRR 97 - 98 | RIGIDO | 164,22 | SI | - | B | 3,2 | 2 | |
| 47 | 313-13 | CRR 56 ENTRE CLL 13 OEST Y 14 OEST | RIGIDO | 902,88 | NO | GT | - | - | - | |
| 48 | MC.40.2012 | CRR 94B ENTRE CLL 2B OEST - # 3-44 | RIGIDO | 317,24 | SI | GE | M | | | |
| | MC.40.2012 | CRR 94B ENTRE CLL 2B OEST - # 3-44 | RIGIDO | 317,24 | SI | GB | M | 1,5 | - | |
| | MC.40.2012 | CRR 94B ENTRE CLL 2B OEST - # 3-44 | RIGIDO | 317,24 | SI | GT | M | 2,2 | 4,6 | |
| | MC.40.2012 | CRR 94B ENTRE CLL 2B OEST - # 3-44 | RIGIDO | 317,24 | SI | - | B | 4,4 | | |
| 49 | 521-12 | CLL 3C OEST ENTRE # 34 A 32 - # 94 - 2 -05 | RIGIDO | 551,6 | NO | - | - | - | - | |

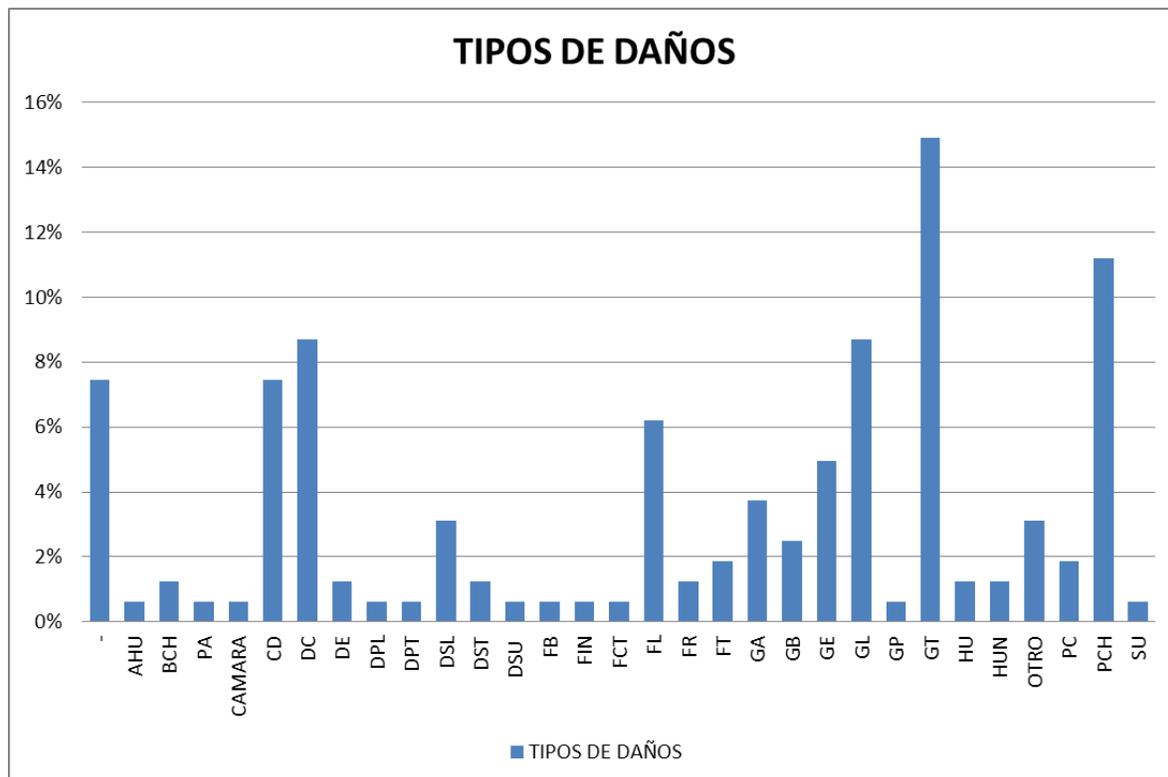
Fuente: Papel de Trabajo Comisión Auditora

De acuerdo a las convenciones evidenciadas en el manual de INVIAS se considera oportuno describir los diferentes daños con las siguientes siglas:

| Sigla | Definición | Sigla | Definición |
|--------|---|-----------|--|
| AHU | Ahuellamiento | DC | Descascaramiento (Pavimento flexible) |
| BCH | Bache | DE | Descascaramiento (Pavimento Rigido) |
| PA | Perdida de agregado | DPL y DPT | Desportillamiento de juntas |
| CAMARA | Daños en cámara de inspección | DSL | Deterioro del sello en junta longitudinal |
| CD | Cabezas duras | DST: | Deterioro del sello en junta transversal. |
| DSU | Desgaste superficial | FB | Fisura en bloque |
| FCT | Fisura en junta de construcción transversal | FCL | Fisura en junta de construcción longitudinal |

| | | | |
|-----|---|------|--|
| FIN | Fisuras incipientes | FL | Fisura longitudinal |
| FR | Fisura por retracción | FT | Fisura transversal |
| GA | Grieta en pozos y sumideros. | GB | Grieta en bloque o fracturación múltiple |
| GE | Grieta de esquina | GL | Grieta longitudinal |
| GP | Grieta en los extremos de los pasadores | HU | Hundimiento y asentamientos |
| HUN | Hundimiento | OTRO | otro tipo de daño no especificado |
| PC | Piel de cocodrilo | PCH | Parche |
| SU | Surcos | GT | Grieta transversal |
| - | No presenta daños | | |

Se concluye que el tipo de daño que tiene mayor proporción de acuerdo a la muestra analizada, es el de Grietas Transversales (GT), Parches (PCH), Descascaramiento (DC), Grietas Longitudinales (GL) y Cabezas Duras (CD), como se aprecia en la siguiente gráfica.



Fuente: Papel de Trabajo

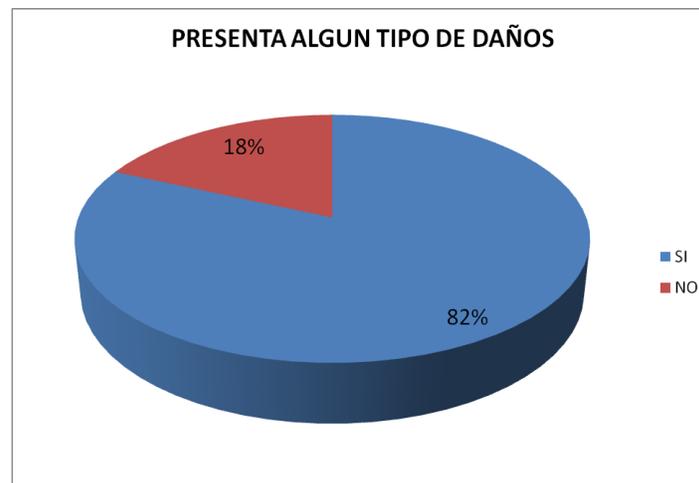
A continuación se grafica el análisis estadístico efectuado conforme a los datos recolectados en la aplicación de los manuales antes descritos.

De los frentes evaluados se encontró que el 51% se encuentra construido con pavimento rígido y el 49% en pavimento flexible.



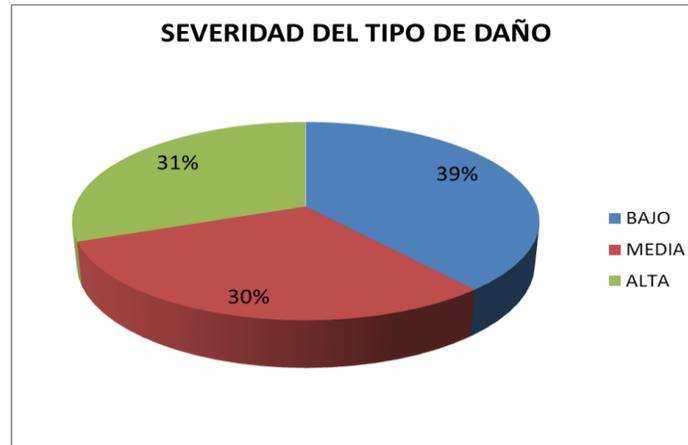
Fuente: Papel de Trabajo

En el gráfico se evidencia el estado de los 49 frentes de obra analizados, donde se observa que el 82% de las vías intervenidas presentan a la fecha algún tipo de deterioro, el 18% restante no presenta ningún tipo de daño.



Fuente: Papel de Trabajo

Los daños evidenciados en los diferentes frentes de trabajo se clasifican en severidad Baja, Media y Alta tal como lo indica la metodología utilizada, encontrando que el 31% presenta una severidad alta, 30 % media y el 39% baja, como se aprecia en el gráfico.



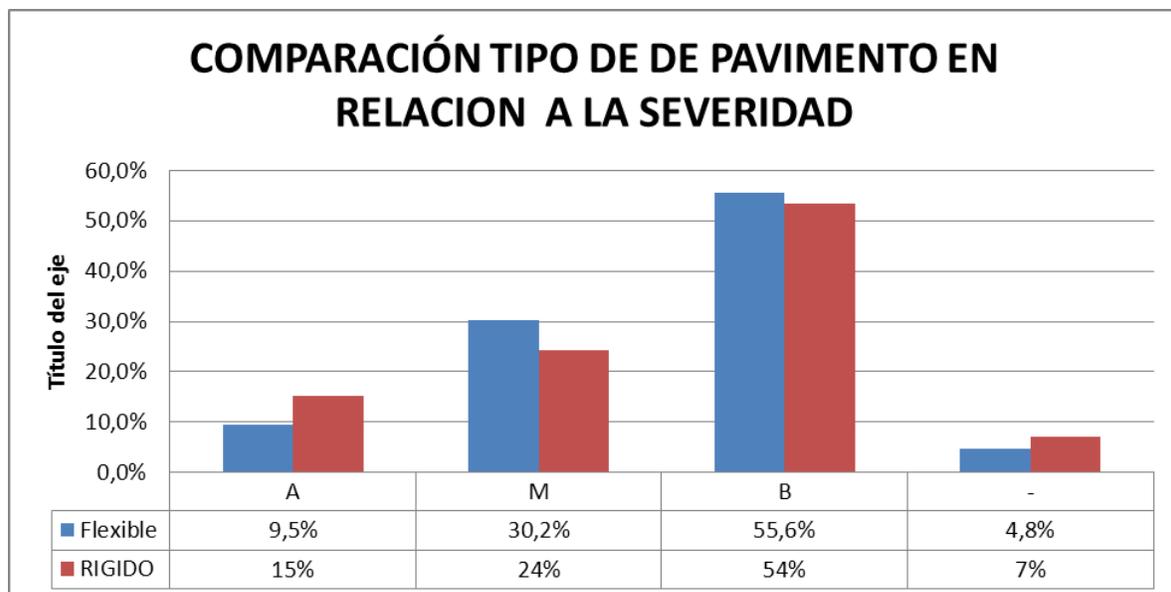
Fuente: Papel de Trabajo

SEVERIDAD DEL DAÑO POR TIPO DE PAVIMENTO

Se evidencia que el pavimento flexible presenta una menor proporción de daños considerados de severidad alta.

En cuanto a los daños de severidad media el pavimento flexible es más desfavorable presentando un 30% de afectación, a diferencia del rígido que tiene un 24% de daños en severidad media.

Mientras que el pavimento rígido como flexible presentan daños de severidad baja del 54% y el 55.6% respectivamente, como se aprecia en la siguiente gráfica:



Fuente: Papel de Trabajo

Las causas de la severidad de los daños no se puede atribuir a la clase del pavimento por cuanto el flexible y el rígido tienen características específicas y su deterioro está relacionado con diferentes variables.

Igualmente se realizó inspección visual del pavimento flexible de la cicloruta ubicada en la avenida pasoancho entre las carrera 80 y 100, con una longitud de 1.590 metros un ancho promedio de 3.3 metros, cuya área es de 5.247 m² utilizando la metodología y conceptos técnicos contenidos en el manual de inspección visual de pavimentos del Instituto Nacional de Vías – INVIAS.

| Información General | | | | Daño | | | | |
|---------------------|----------------------------------|----------------|-------------------|------|-----------|-----------|-------|-------|
| Contrato | Ubicación | Tipo Pavimento | Área Intervención | Daño | Tipo Daño | Severidad | Largo | Ancho |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 4452 | SI | FB | B | 3 | |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 4452 | SI | FL | B | 12 | |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 4452 | SI | FB | M | 6 | |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 4452 | SI | GA | B | 0,8 | |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 4452 | SI | FL | M | 5,6 | |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 4452 | SI | PCH | B | 9,2 | 1,3 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 4452 | SI | FB | B | 3,2 | |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 4452 | SI | FL | B | 6 | |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 4452 | SI | FL | B | 4,5 | |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 4452 | SI | FL | B | 2 | |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 4452 | SI | FL | B | 2,3 | |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 4452 | SI | FT | B | 1,5 | |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 4452 | SI | FL | B | 17 | |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 4452 | SI | FB | B | 1 | 0,5 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 4452 | SI | FB | B | 8,5 | 1,5 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 4452 | SI | PCH | B | 3,3 | 0,2 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 4452 | SI | DC | M | 2 | 1 |

| Información General | | | | Daño | | | | |
|---------------------|----------------------------------|----------------|-------------------|------|-----------|-----------|-------|-------|
| Contrato | Ubicación | Tipo Pavimento | Área Intervención | Daño | Tipo Daño | Severidad | Largo | Ancho |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 4452 | SI | CD | M | 9 | 3,3 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 4452 | SI | DC | M | 0,2 | 0,15 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 4452 | SI | DC | M | 0,2 | 0,15 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 4452 | SI | BCH | A | 2 | 1,5 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 4452 | SI | CD | M | 9 | 1,5 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 5247 | SI | DC | M | 5 | 1,5 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 5247 | SI | FB | B | 12 | 3,7 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 5247 | SI | FB | B | 19 | |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 5247 | SI | FL | B | 4 | |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 5247 | SI | PCH | B | 2,5 | 0,6 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 5247 | SI | DC | M | 1 | 0,5 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 5247 | SI | PCH | B | 1,8 | 0,5 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 5247 | SI | DC | M | 1,2 | 0,4 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 5247 | SI | DC | M | 1 | 0,3 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 5247 | SI | DC | M | 5,5 | 1,5 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 5247 | SI | DC | M | 0,5 | 0,3 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 5247 | SI | FB | B | 2 | 1,5 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 5247 | SI | DC | M | 8 | 3,3 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 5247 | SI | FB | B | 6,5 | 3,3 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 5247 | SI | FL | B | 7 | |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 5247 | SI | BCH | M | 0,5 | 0,3 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 5247 | SI | PCH | M | 9 | 3 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 5247 | SI | PCH | B | 51 | 1 |

| Información General | | | | Daño | | | | |
|---------------------|----------------------------------|----------------|-------------------|------|-----------|-----------|-------|-------|
| Contrato | Ubicación | Tipo Pavimento | Área Intervención | Daño | Tipo Daño | Severidad | Largo | Ancho |
| | 100 | | | | | | | |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 5247 | SI | DC | M | 1,2 | 0,4 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 5247 | SI | DC | M | 3 | 0,4 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 6042 | SI | FB | B | 8,6 | 3,8 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 6042 | SI | FB | B | 2,6 | 2 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 6042 | SI | FL | B | 10,8 | |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 6042 | SI | FB | B | 3,5 | 1 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 6042 | SI | FB | M | 3,3 | 2 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 6042 | SI | FL | M | 6,5 | |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 6042 | SI | FB | M | 7,6 | 2 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 6042 | SI | FB | M | 15,7 | 3 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 6042 | SI | FB | M | 7,9 | 1 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 6042 | SI | DC | M | 2 | 2 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 6042 | SI | FB | B | 10,3 | 2 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 6042 | SI | PCH | B | 0,3 | 3,8 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 6042 | SI | FB | B | 34 | 3,8 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 6042 | SI | FL | B | 3,5 | 3,8 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 6042 | SI | FB | B | 3,3 | 3,8 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 6042 | SI | DC | B | 0,5 | 0,5 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 6042 | SI | FB | B | 8 | 3,8 |
| 548-13 | AV PASO ANCHO ENTRE CRR 80 Y 100 | FLEXIBLE | 6042 | SI | DC | B | 2 | 1,5 |

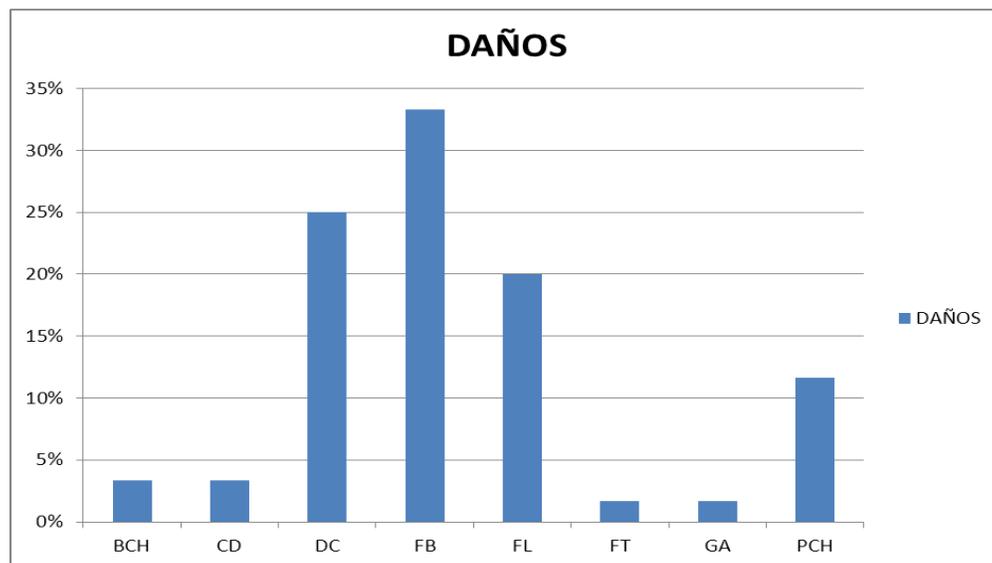
Fuente: Papeles de Trabajo Comisión Auditora

De acuerdo a las convenciones evidenciadas en el manual de INVIAS se considera oportuno describir los diferentes daños con las siguientes siglas:

| Sigla | Definición | Sigla | Definición |
|-------|--------------------|-------|------------------------------|
| FB | Fisuras en bloque. | FL | Fisuras longitudinales |
| DC | Descascaramiento | PCH | Parche |
| BCH | Bache | FT | Fisura transversal |
| CD | Cabezas duras | GA | Grietas en pozos y sumideros |

Se concluye que el tipo de daño que tiene mayor proporción de acuerdo a la muestra analizada, corresponde a fisuras en bloque (FB), siendo el daño más frecuente, fisuras longitudinales (FL), cabezas duras (CD) y gran cantidad de parches, los cuales están relacionados con deficiencia de materiales estabilizantes y agentes externos como lo son, los gradientes térmicos al que está expuesto el pavimento.

En el siguiente grafico se aprecia los daños evidenciados en la cicloruta.



Fuente: Papeles de Trabajo

De esta manera se concluye que la malla vial se encuentra deteriorada principalmente por grietas y fisuras de diferentes grados de severidad, sin dejar de lado los demás tipos de daños mencionados, que siendo de menor proporción, generan mayor impacto en la funcionalidad óptima de la malla vial. Estos deterioros se generan por ausencia de mantenimiento preventivo que permita la conservación de la malla vial.

ACCIONES LEGALES RELACIONADAS CON LA MALLA VIAL

La comunidad a través de mecanismos legales busca solución a los problemas existentes en la malla vial de sus sectores, bajo acciones populares y tutelas. De igual manera busca la reparación del daño ocasionado por la omisión del Estado mediante la Acción de Reparación Directa.

A continuación se presenta un resumen de lo acontecido en los años 2012, 2013 y 2014.

ACCIONES POPULARES

Es el medio procesal para la protección de los derechos e intereses colectivos. Estas se ejercen para evitar el daño contingente, hacer cesar el peligro, la amenaza, la vulneración o agravio sobre los derechos e intereses colectivos, o restituir las cosas a su estado anterior cuando fuere posible. Es procedente contra toda acción u omisión de las autoridades públicas o de los particulares, que hayan violado o amenacen violar los derechos e intereses colectivos.

Esta acción se encuentran establecida en el artículo 88 de la Constitución Nacional y es regulada por la Ley 472 de 1998.

ACCIONES POPULARES CUMPLIDAS

Durante los años 2012, 2013 y 2014 se han fallado 37 acciones populares ordenando la intervención de vías, donde no es posible cuantificar el total de los recursos invertidos en cumplimiento de los fallos, en razón que algunos son cumplidos directamente por el grupo operativo de la Secretaría de Infraestructura y Valorización y otros son contratados con terceros.

De acuerdo a la información suministrada por la Secretaría de Infraestructura se ha invertido aproximadamente un presupuesto de \$5.437.623.468 en contratación con terceros. Y para cumplir los fallos pendientes se tiene proyectado aproximadamente un presupuesto de \$3.826.128.553.

Esta situación afecta la programación y presupuestos proyectados por la Secretaría de Infraestructura y Valorización en sus planes de acción, y mayor aun cuando esa intervención incluye el cambio de redes de servicios públicos.

Estas acciones populares se han convertido en el mecanismo legal de la comunidad para exigir al Estado la protección de sus derechos colectivos.

De lo anterior se concluye que la comunidad se ha venido organizando con el objetivo de lograr la intervención de la administración municipal en la construcción, y rehabilitación de la malla vial, como mecanismo para contar con vías en buen estado en su sector de residencia.

ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA

El artículo 90 de la Constitución Nacional señala que el Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas.

La Ley 1437 de 2011 en su artículo 140 establece que la persona interesada podrá demandar directamente la reparación del daño antijurídico producido por la acción u omisión de los agentes del Estado, a través de la Acción de Reparación Directa.

Durante los años 2012, 2013 y 2014 se han fallado 38 demandas de reparación directa por hueco o daños en la vía, de las cuales se han cancelado 15 por valor de \$ 2.714.250.133 y pendientes por cumplir 23 fallos con un valor estimado a cancelar de \$ 5.876.145.045 para un total de \$8.590.395.178.

Se realizaron visitas a las direcciones donde se presentaron los hechos de las acciones de reparación directa falladas en el año 2014 evidenciando que ya no se presentan en esa vía.

ACCIONES DE TUTELA

Se han presentado acciones de tutela las cuales no han prosperado en razón que esta acción no es el mecanismo idóneo para pretender la intervención de la malla vial.

| Acciones de Tutela instauradas | |
|---------------------------------------|---------------|
| Año | Número |
| 2012 | 178 |
| 2013 | 81 |
| 2014 | 67 |

Fuente: Oficio SIV 4151.2.13.1.953.021647

CUMPLIMIENTO DE METAS RELACIONADAS CON LA INTERVENCIÓN DE LA MALLA VIAL EN EL MARCO DEL PLAN DE DESARROLLO 2012-2015.

Los Planes de Desarrollo son una herramienta de gestión que promueve el desarrollo social en un determinado territorio. De esta manera, sienta las bases

para atender las necesidades insatisfechas de la población y para mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos.

Los planes de desarrollo de las entidades territoriales se adoptarán con el fin de garantizar el uso eficiente de los recursos y el desempeño adecuado de sus funciones, conforme lo señalado en la Ley 152 de 1994.

El Plan debe ser sometido a la consideración del Concejo Municipal dentro de los primeros cuatro (4) meses del respectivo período del Alcalde para su aprobación, la cual debe decidirse dentro del mes siguiente a su presentación, y si transcurre ese lapso sin adoptar decisión alguna, el Alcalde podrá adoptarlos mediante decreto.

Para el Periodo de la actual Administración, el Concejo Municipal de Santiago de Cali mediante Acuerdo No. 0326 de 2012 adoptó el Plan de Desarrollo del Municipio de Santiago de Cali 2012-2015 CaliDa Una Ciudad Para todos.

Con base en los Planes de Desarrollo aprobados por el correspondiente Concejo cada Secretaría y Departamento Administrativo elabora su correspondiente Plan de Acción, que es el instrumento de planificación mediante el cual se ordenan y organizan las acciones, los proyectos y los recursos que se van a ejecutar en la vigencia, para dar cumplimiento a las metas previstas en el Plan de Desarrollo.

El Plan de Desarrollo del Municipio de Santiago de Cali del periodo 2012 – 2015 determina seis Líneas Estratégicas: 1. Equidad para todos, 2. Bienestar para todos, 3. Prosperidad para todos, 4. Un Entorno Amable para todos, 5. Proyección Global para todos, 6. Buen Gobierno para todos, cada una con Objetivos, Componentes, Programas, indicadores y Metas.

Las acciones relacionadas con la construcción y mantenimiento de la infraestructura vial urbana, está comprendida en dos de las líneas estratégicas: “Equidad para todos” y “Un Entorno Amable para todos”.

En el cuadro siguiente se presenta la información respectiva a los componentes, programas, indicadores y metas asociadas a las dos líneas mencionadas, cuya responsabilidad corresponde a la Secretaría de Infraestructura y Valorización

Cuadro N° 1 Líneas Estratégicas y Actividades referentes a la Malla Vial

| Línea Estratégica | Componente | Programa | Indicador | Meta |
|--------------------------|-------------------|-----------------|------------------|---------------------|
| 31 Equidad para | 3102 Entornos | 3102001 | 31020010006 | En el período 2012- |

| Línea Estratégica | Componente | Programa | Indicador | Meta |
|---------------------------------|---|---|--|---|
| todos | para la Vida | Hábitat con Calidad | Mantenimiento vías territorios de inclusión y oportunidades (TIO) | 2015 se realiza el Mantenimiento a 2.6 km de vías en territorios de inclusión y oportunidades (TIO) |
| 34 Un Entorno Amable para Todos | 3404 Espacio Público y Equipamientos Colectivos de Calidad para Todos | 3404001 Generación, Adecuación y Apropiación del Espacio público | 34040010002 Construcción y mantenimiento red de andenes priorizada | En el período 2012-2015 se construye y mantiene 24,600 m2 más de la red de andenes priorizada |
| | 3405 Movilidad Armónica, Sostenible y Segura | 3405003 Promoción Modos Alternativos de Transporte | 34050030001 Mantenimiento de la red de ciclo rutas | En el período 2012-2015 se realiza el Mantenimiento de 6 km de la red Plan Maestro de ciclo rutas |
| | | | 3405005 Infraestructura para la movilidad | 34050050002 Longitud de vía rehabilitada (67.4 km de 367 km) |
| | | 34050050003 Longitud de vía pavimentada (22.0 km de 107 km) zona urbana | | En el período 2012-2015 se pavimentan 22.0 km de 107 km de vía en la zona urbana |
| | | 34050050006 Mantenimiento de puentes peatonales y vehiculares | | En el período 2012-2015 se realiza el Mantenimiento de 80 puentes peatonales y vehiculares |
| | | 34050050007 Construcción de puentes vehiculares y peatonales | | En el período 2012-2015 se Construyen 10 puentes vehiculares y peatonales |

Fuente: Plan de Desarrollo Municipal 2012-2015

De lo anterior se identifican cuatro (4) programas con siete (7) indicadores y metas, que conciernen a las intervenciones en infraestructura vial urbana, las cuales serán examinadas a continuación en el contexto del periodo evaluado correspondiente a las vigencias de 2012 a 2014.

PLANES DE ACCIÓN, PROYECTOS Y CONTRATACIÓN.

La Secretaría de Infraestructura y Valorización formuló sus Planes de Acción para los años 2012, 2013, 2014, en coherencia con las metas del Plan de Desarrollo.

En los siguientes cuadros se detallan los proyectos y las correspondientes inversiones realizadas con los contratos que se suscribieron en cada una de las vigencias referentes a la construcción y mantenimiento de la malla vial para dar cumplimiento a los Planes de Acción referidos a los cuatro (4) programas y siete (7) indicadores identificados anteriormente.

Programa: Hábitat con Calidad

Indicador: Mantenimiento vías territorios de inclusión y oportunidades (TIO)

Los territorios de inclusión y oportunidades (TIO), que abarcan las comunas 1,3,6,7,13,14,15,16,18,20,21, se identifican como un proyecto piloto de la Administración, que busca la intervención social en sectores con estadísticas significativas de pobreza, violencia e inseguridad. Una de las acciones es el mejoramiento del entorno. Al respecto la Secretaría de Infraestructura y Valorización ejecutó ocho contratos de mantenimiento de vías en ocho de las comunas inmersas en los TIO, como se presenta a continuación:

| Nº | Proyecto | Contratos | | Comuna | Valor inicial de contratos más adiciones | | |
|--------------|---|-----------|-------|--------------------------|--|--------------------|----------------------|
| | | Cantidad | Clase | | 2012 | 2013 | 2014 |
| 180 28816 | Mantenimiento vías Territorios de inclusión y oportunidades (TIO) | 1 | obra | 1,13, 14 | 0 | 285.463.162 | 0 |
| | | 4 | obra | 1, 6, 7, 13,14, 16,18,20 | 0 | 0 | 1.644.684.665 |
| 180 28806 | Mantenimiento de 4 vías de la comuna 18 | 1 | obra | 18 | 0 | 213.130.267 | 0 |
| 180 28830 | Mantenimiento vía en sector bajo Palermo | 1 | obra | 1 | 0 | 0 | 41.920.163 |
| 180 28833 | Mantenimiento de 3 vías en la comuna 18 | 1 | obra | 18 | 0 | 0 | 44.692.041 |
| | Total | | | | 0 | 498.593.429 | 1.731.296.869 |

Fuente: SIA. Formatos F12A-CGSC, F20-1A-AGR y F20-1B-AGR

Programa: Generación adecuación y apropiación del Espacio Público

Indicador: Construcción y mantenimiento red de andenes priorizada

En intervención del espacio público conexo a la malla vial, la entidad invirtió \$814.817.846 en mejoramiento de andenes de nueve comunas. Destaca el convenio por \$450 millones para la adecuación de andenes y exteriores de la unidad deportiva Jaime Aparicio con ocasión de los juegos mundiales realizados en el año 2013.

| Nº | Proyecto | Contratos | | Comuna | Valor inicial de contratos más adiciones | | |
|--------------|---|-----------|-------|---------------------------------|--|--------------------|--------------------|
| | | Cantidad | Clase | | 2012 | 2013 | 2014 |
| 180 28818 | Mantenimiento y construcción de andenes | 1 | obra | 2,6,9,11,1 2,14,16,1 8,19 | 0 | 0 | 364.817.846 |
| 180 28835 | Mantenimiento de andenes exteriores a la Unidad Deportiva | 1 | obra | 19 | 0 | 450.000.000 | 0 |
| | Total | | | | 0 | 450.000.000 | 364.817.846 |

Fuente: SIA. Formatos F12A-CGSC, F20-1A-AGR y F20-1B-AGR

Programa: Promoción modos alternativos de Transporte

Indicador: Mantenimiento de la red de ciclo rutas

La Secretaría de Infraestructura y Valorización, frente al mantenimiento de ciclo rutas, solo ejecutó un contrato en el 2013, con el objeto de hacer en la avenida Pasoancho entre carreras 80 y 100, así:

| Nº | Proyecto | Contratos | | Comuna | Valor inicial de contratos más adiciones | | |
|--------------|---|-----------|-------|--------|--|-------------------|----------|
| | | Cantidad | Clase | | 2012 | 2013 | 2014 |
| 180 28817 | Mantenimiento de pavimento en ciclo rutas | 1 | obra | 17 | 0 | 59.781.881 | 0 |
| | Total | | | | 0 | 59.781.881 | 0 |

Fuente: SIA. Formatos F12A-CGSC, F20-1A-AGR y F20-1B-AGR

Programa: Infraestructura para la movilidad

Indicador: Longitud de vía rehabilitada (67.4 km de 367 km)

El conjunto de los diez proyectos siguientes que aportan al avance de la Meta de LONGITUD DE VÍA REHABILITADA, son los que presentan mayor inversión de recursos en las tres vigencias, de los indicadores del Plan de Desarrollo que competen a la malla vial urbana, y en concordancia con el objeto misional de la entidad.

Las fichas de inscripción en el banco de proyectos de inversión, consideran las necesidades físicas para realizar las obras, al igual que partidas para contratación de recurso humano mediante contratos de prestación de servicios.

Para el cumplimiento de este indicador, en la vigencia 2012 se efectuaron 19 contratos de obra por \$822.121.620 y 102 contratos de prestación de servicios por \$1.016.972.954 que compete al personal que realiza actividades de apoyo técnico y profesional de la entidad, entre los que se incluyen los destinados al Grupo Operativo que efectúa los bacheos de la malla vial.

Para el 2013 la ejecución de obras correspondió a 19 contratos que sumaron \$5.902.703.043 y para prestación de servicios se destinaron \$2.053.311.359.

En el año 2014, los contratos de obra fueron 23 por una suma de \$5.209.121.031 y 313 por valor de \$3.304.853.979 que corresponde a prestación de servicios; en esta vigencia se destaca el gasto de \$4.863.038.901 soportados en 33 contratos de suministros varios, como adquisición de mezcla asfáltica para los bacheos, compra de maquinaria y reparaciones entre otros. Las situaciones mencionadas se relacionan en el siguiente cuadro.

| Nº | Proyecto | Contratos | | Comuna | Valor inicial de contratos más adiciones | | |
|--------------|---|-----------|--------------------------------------|--------|--|---------------|---------------|
| | | Cantidad | Clase | | 2012 | 2013 | 2014 |
| 180 28784 | Rehabilitación de vías en la Comuna 11 | 5 | obra | 11 | 169.447.241 | 0 | 0 |
| 180 28790 | Rehabilitación de vías en la comuna 20 | 7 | obra | 20 | 258.470.615 | 0 | 0 |
| | | 1 | obra | 20 | 33.003.795 | 0 | 37.746.386 |
| 180 28788 | Construcción de vías internas de la Comuna 18 | 4 | obra | 18 | 288.476.590 | 0 | 0 |
| 180 28714 | Mantenimiento pavimento rígido y flexible vías Ciudad de Cali | 2 | obra | | 72.723.379 | 0 | 0 |
| | | 1 | suministro mezcla asfáltica. | | 12.435.200 | 0 | 0 |
| | | 49 | (P.S.) Prestación de servicios | | 228.284.991 | 0 | 0 |
| | | 53 | P.S. profesionales | | 788.687.963 | 0 | 0 |
| | | 13 | obra | | 0 | 4.578.208.439 | 0 |
| | | 1 | interventoría | | 0 | 55.216.000 | 0 |
| | | 6 | suministro de mezcla asfáltica | | 0 | 282.179.461 | 0 |
| | | 184 | P.S. | | 0 | 994.998.920 | 0 |
| | | 66 | P.S. profesionales | | 0 | 1.058.312.439 | 0 |
| | | 15 | Obra | | 0 | 0 | 3.392.302.225 |
| | | 2 | Interventoría | | 0 | 0 | 1.567.682.580 |
| | | 2 | suministro maquinaria y herramientas | | 0 | 0 | 400.183.794 |
| | | 258 | P.S. | | 0 | 0 | 2.020.837.754 |
| | | 55 | P.S. profesionales | | 0 | 0 | 1.284.016.225 |
| | | 2 | interventoría | | 0 | 0 | 105.214.320 |
| 33 | suministros | | 0 | 0 | 4.863.038.901 | | |

| N° | Proyecto | Contratos | | Comuna | Valor inicial de contratos más adiciones | | |
|--------------|--|-----------|-------|---------------------------|--|----------------------|-----------------------|
| | | Cantidad | Clase | | 2012 | 2013 | 2014 |
| 180 28825 | Mantenimiento de vías en las comunas 4,6,7,9,11,12,13,15,16,17,18,19 | 4 | obra | 11,12,13,16 | 0 | 891.990.915 | 0 |
| | | 2 | obra | 4,6,7,9,11,12,13,16,17,19 | 0 | 0 | 577.635.137 |
| 180 28832 | Mantenimiento de vías en la comuna 12 | 2 | obra | 12 | 0 | 0 | 241.149.008 |
| 180 28804 | Mantenimiento de vías en la Comuna 11; | 1 | obra | 11 | 0 | 191.417.365 | 0 |
| 180 28805 | Mantenimiento de vías en la comuna 12 | 1 | obra | 12 | 0 | 241.086.324 | 0 |
| | | 1 | obra | 12 | 0 | 0 | 76.462.575 |
| 180 28828 | Estabilización del talud en la comuna 1 | 1 | obra | 1 | 0 | 0 | 316.500.990 |
| 180 28829 | Mantenimiento malla vial de la comuna 11 | 2 | obra | 11 | 0 | 0 | 567.324.710 |
| Total | | | | | 1.818.525.979 | 8.316.037.709 | 16.289.051.667 |

Fuente: SIA. Formatos F12A-CGSC, F20-1A-AGR y F20-1B-AGR

Programa: Infraestructura para la movilidad

Indicador: Longitud de vía pavimentada (22.0 km de 107 km) zona urbana

La pavimentación de vías fue el segundo concepto en inversión en malla vial con un total de \$3.473.449.032 contratados, 35 de prestación de servicios en el año 2012 y 12 contratos de obra en las tres vigencias evaluadas, cubriendo 8 comunas de la ciudad, como se muestra a continuación.

| N° | Proyecto | Contratos | | Comuna | Valor inicial de contratos más adiciones | | |
|--------------|---|-----------|--------------------|---------------------|--|----------------------|----------------------|
| | | Cantidad | Clase | | 2012 | 2013 | 2014 |
| 180 28731 | Proyecto pavimentación de vías ciudad de Cali | 1 | obra | 13 | 48.280.491 | 0 | 0 |
| | | 29 | P.S. | | 187.258.662 | 0 | 0 |
| | | 6 | P.S. Profesionales | | 92.500.000 | 0 | 0 |
| | | 6 | obra | 6,10,13,14,15,16,22 | 0 | 1.883.309.412 | 0 |
| | | 4 | obra | 13,15,16,19 | 0 | 0 | 1030655318 |
| 180 28802 | Pavimento 2 vías de la Comuna 14 | 1 | obra | 14 | 0 | 231.445.149 | 0 |
| Total | | | | | 328.039.153 | 2.114.754.561 | 1.030.655.318 |

Fuente: SIA. Formatos F12A-CGSC, F20-1A-AGR y F20-1B-AGR

Programa: Infraestructura para la movilidad

- **Indicador: Mantenimiento de puentes peatonales y vehiculares**
- **Indicador: Construcción de puentes vehiculares y peatonales**

Frente a la infraestructura de puentes se efectuaron 5 contratos para mantenimiento de los mismos que cubrieron las comunas 2, 12, 13, 14, 16, 17, 20 y 1 contrato para construcción de un puente en la comuna 14.

| Nº | Proyecto | Contratos | | Comuna | Valor inicial de contratos más adiciones | | |
|--------------|--|-----------|-------|------------------|--|--------------------|------|
| | | Cantidad | Clase | | 2012 | 2013 | 2014 |
| 180 28713 | Mantenimiento puentes peatonales y vehiculares | 4 | obra | 2,13,16 | 146.254.646 | | - |
| | | 1 | obra | 2,12,14,16,17,20 | - | 560.000.000 | - |
| Total | | | | | 146.254.646 | 560.000.000 | |

Fuente: SIA. Formatos F12A-CGSC, F20-1A-AGR y F20-1B-AGR

| Nº | Proyecto | Contratos | | Comuna | Valor inicial de contratos más adiciones | | |
|--------------|--|-----------|-------|--------|--|--------------------|------|
| | | Cantidad | Clase | | 2012 | 2013 | 2014 |
| 180 28815 | Construcción puente vehicular Cra. 27 con avenida Ciudad de Cali | 1 | obra | 14 | - | 509.943.655 | - |
| 180 28819 | Construcción de puentes peatonales y vehiculares | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Total | | | | | | 509.943.655 | |

Fuente: SIA. Formatos F12A-CGSC, F20-1A-AGR y F20-1B-AGR

CONTROL A LA CONTRATACIÓN

La contratación de obra al igual que de suministros, prestación de servicios, etc., relacionada anteriormente y suscrita durante las vigencias 2012 a 2014, con base en los Programas, Indicadores, Metas y Proyectos también ya referidos, fue objeto de control fiscal por parte de la Contraloría General de Santiago de Cali.

Mediante diferentes auditorías en modalidades regulares y especiales se realizó la evaluación y verificación de la ejecución de 91% de la contratación de la vigencia 2012, en 100% para el 2013 y 57% en 2014.

Estas auditorías fueron las siguientes:

- AGEI Especial a la Contratación de Secretaría de Infraestructura y Valorización Vigencia 2012.
- AGEI Regular al Municipio de Santiago de Cali (Incluye Corporación Concejo Municipal) Vigencia 2012.

- AGEI Especial a la Gestión Contractual Secretaría de Infraestructura y Valorización primer semestre de 2013.
- AGEI Regular Municipio de Santiago de Cali (Incluye Corporación Concejo Municipal) Vigencia 2013.
- AGEI Especial Contratación Secretaría de Infraestructura y Valorización primer semestre de 2014.
- AGEI Regular Municipio de Santiago de Cali (Incluye Corporación Concejo Municipal) vigencia 2014.

CUMPLIMIENTO DE METAS DE LOS PLANES DE ACCIÓN

Las metas formuladas en los Planes de Acción de las vigencias evaluadas que aportan al avance de las del Plan de Desarrollo, presentaron el siguiente para cada uno de los Programas.

Programa: Hábitat con calidad

Meta: En el período 2012-2015 se realiza el Mantenimiento a 2.6 km de vías en territorios de inclusión y oportunidades (TIO)

De los cuatro proyectos ligados a la Meta de mejorar vías en los TIO, dos presentan cumplimiento del 100% para la vigencia 2014, en los otros casos la ejecución reportada se encuentra entre 70% y 23%, justificada en que al momento de presentar el avance, los procesos se encontraban en fase precontractual o en ejecución de los mismos, en la vigencia 2013 las unidades de medición se dan en M², para el 2014 Km. Para algunos proyectos no se planteó realizar inversiones ni metas físicas, por ello la columna de “proyectado” aparece con valor cero (0).

| N° | Proyecto | Un. | 2012 | | | 2013 | | | 2014 | | |
|----------|---|-----|-------|-------|---|-------|-------|----|-------|-------|-----|
| | | | Proy. | Ejec. | % | Proy. | Ejec. | % | Proy. | Ejec. | % |
| 18028816 | Mantenimiento vías Territorios de inclusión y oportunidades (TIO) | M2 | 0 | 0 | 0 | 5.579 | 1.754 | 31 | 0 | 0 | 0 |
| | | Km | 0 | 0 | 0 | | | | 1,77 | 2,31 | 131 |
| 18028806 | Mantenimiento de 4 vías de la comuna 18 | M2 | 0 | 0 | 0 | 1.720 | 1.198 | 70 | 0 | 0 | 0 |
| 18028830 | Mantenimiento vía en sector bajo Palermo | Km | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,25 | 0,25 | 100 |
| 18028833 | Mantenimiento de 3 vías en la comuna 18 | Km | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,3 | 0,06 | 23 |

Fuente: Cuadro 1S, Municipio de Santiago de Cali. SIA Formatos F12A-CGSC, F20-1A-AGR

Programa: Generación, adecuación y apropiación del espacio público

Meta: En el período 2012-2015 se construye y mantiene 24,600 m2 más de la red de andenes priorizada

En la adecuación del espacio público como elemento complementario de la malla vial, solo se cumplió con la meta de la vigencia 2013 referente al proyecto antes mencionado de adecuación de andenes y exteriores de la unidad deportiva, realizada para los juegos mundiales. En las otras situaciones de ningún o mediano avance, la explicación es la referida en el punto anterior.

| N° | Proyecto | Un. | 2012 | | | 2013 | | | 2014 | | |
|----------|---|-----|-------|-------|---|--------|-------|-----|-------|-------|----|
| | | | Proy. | Ejec. | % | Proy. | Ejec. | % | Proy. | Ejec. | % |
| 18028818 | Mantenimiento y construcción de andenes | M2 | 0 | 0 | 0 | 14.461 | 0 | 0 | 4.745 | 3.018 | 64 |
| 18028835 | Mantenimiento de andenes exteriores a la Unidad Deportiva | M2 | 0 | 0 | 0 | 3.100 | 3.865 | 125 | 0 | 0 | 0 |

Fuente: Cuadro 1S, Municipio de Santiago de Cali. SIA Formatos F12A-CGSC, F20-1A-AGR

Programa: Promoción modos alternativos de transporte.

Meta: En el período 2012-2015 se realiza el Mantenimiento de 6 km de la red Plan Maestro de ciclorrutas

En el mantenimiento de ciclorrutas, se presentó un bajo cumplimiento de la meta registrando un 11% para el año 2014, representado en el contrato suscrito en 2013 y terminado en 2014 correspondiente a la ubicada en la avenida Pasoancho, relacionado a continuación.

| N° | Proyecto | Un. | 2012 | | | 2013 | | | 2014 | | |
|----------|---|-----|-------|-------|---|-------|-------|---|-------|-------|----|
| | | | Proy. | Ejec. | % | Proy. | Ejec. | % | Proy. | Ejec. | % |
| 18028817 | Mantenimiento de pavimento en ciclo rutas | M2 | 0 | 0 | 0 | 1.570 | 0 | 0 | 5,4 | 0,6 | 11 |

Fuente: Cuadro 1S, Municipio de Santiago de Cali. SIA Formatos F12A-CGSC, F20-1A-AGR

Programa: Infraestructura para la movilidad

Meta: En el período 2012-2015 se rehabilitan 67.4 km de 367 km de vía

El indicador de rehabilitación de vías muestra cumplimientos cercanos al 100% o mayores en las vigencias 2014 y 2013, en 2012 un proyecto con 80%, los demás índices que muestran bajos avances están relacionados con las diferentes etapas de procesos de contratación que inician en una vigencia y su ejecución pasa a otra como el caso del proyecto 18028788, 18028714, 18028825, 18028828, o la aprobación de recursos se produjo de forma tardía como sucedió con el proyecto

18028790 en el año 2013 que implicó cero cumplimiento, circunstancias que indicarían debilidades en la planeación de los proceso de contratación que no son eficaces para llevar a cabo su objetivo en el transcurso de la vigencia. También se presentan unidades de medidas en M2 para las vigencias 2012 y 2013, y en Km para la de 2014.

| N° | Proyecto | Un. | 2012 | | | 2013 | | | 2014 | | |
|----------|--|-----|--------|---------|----|---------|---------|-----|-------|-------|-----|
| | | | Proy. | Ejec. | % | Proy. | Ejec. | % | Proy. | Ejec. | % |
| 18028784 | Rehabilitación de vías en la comuna 11 | M2 | 2.031 | 1.501 | 74 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18028790 | Rehabilitación de vías en la comuna 20 | M2 | 1.735 | 1.382,3 | 80 | 180,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | Km | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,04 | 0,0 | 0 |
| 18028788 | Construcción de vías internas de la comuna 18 | M2 | 2.052 | 428,8 | 21 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18028714 | Mantenimiento pavimento rígido y flexible vías de Cali | M2 | 38.645 | 5.010 | 13 | 96.408 | 179.668 | 186 | | | |
| | | km | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 21,6 | 58,5 | 271 |
| 18028825 | Mantenimiento de vías en las comunas 4;6;7;9;11;12;13;15;16;17;18;19 | M2 | 0 | 0 | 0 | 14.259 | 2.566 | 18 | | | |
| | | Km | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2,8 | 2,8 | 100 |
| 18028832 | Mantenimiento de vías en la comuna 12 | Km | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,61 | 0,59 | 97 |
| 18028804 | Mantenimiento de varias vías en la Comuna 11; | M2 | 0 | 0 | 0 | 1.933,0 | 2.137 | 111 | 0 | 0 | 0 |
| 18028805 | Mantenimiento de vías en la comuna 12 | M2 | 0 | 0 | 0 | 3.438,0 | 3.226 | 94 | 0 | 0 | 0 |
| | | Km. | | | | | | | 1,37 | 1,37 | 100 |
| 18028828 | Estabilización del talud en la comuna 1 | M.L | 0 | 0 | 0 | 125,0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | Km | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,100 | 0,096 | 96 |
| 18028829 | Mantenimiento malla vial de la comuna 11 | Km | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,4 | 0,93 | 65 |

Fuente: Cuadro 1S, Municipio de Santiago de Cali. SIA Formatos F12A-CGSC, F20-1A-AGR

Programa: Infraestructura para la movilidad

Meta: En el período 2012-2015 se pavimentan 22.0 km de 107 km de vía en la zona urbana

Igual situación a la del punto anterior, se observó en el proyecto de pavimentación 18028731, que en el año 2012 se encontraba en etapa precontractual y en ejecución en 2013. Para el 2014 se evidencia un cumplimiento mayor al 100%. El proyecto 18028802 cumplió con el avance de 100% formulado para las vigencias 2013 y 2014.

| N° | Proyecto | Un. | 2012 | | | 2013 | | | 2014 | | |
|----------|---|-----|--------|-------|-----|----------|-------|-----|-------|-------|-----|
| | | | Proy. | Ejec. | % | Proy. | Ejec. | % | Proy. | Ejec. | % |
| 18028731 | Proyecto pavimentación de vías ciudad de Cali | M2 | 15.786 | 302 | 1,9 | 14.372,0 | 5.262 | 37 | | | 0 |
| | | Km | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,15 | 1,90 | 165 |
| 18028802 | Pavimento 2 vías de la Comuna 14 | M2 | 0 | 0 | 0 | 1.295,0 | 1.295 | 100 | 0 | 0 | 0 |
| | | Km | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,2 | 0,25 | 125 |

Fuente: Cuadro 1S, Municipio de Santiago de Cali. SIA Formatos F12A-CGSC, F20-1A-AGR

Programa: Infraestructura para la movilidad

- **Meta: En el período 2012-2015 se realiza el Mantenimiento de 80 puentes peatonales y vehiculares**
- **Meta: En el período 2012-2015 se construyen 10 puentes peatonales y vehiculares**

Los proyectos relacionados con la meta de mantenimiento y construcción de puentes peatonales y vehiculares, también son afectados por la dinámica en los procesos contractuales y su ejecución.

En 2011 se observa bajo cumplimiento con 20%, correspondiente a obras reportadas en dicha vigencia pero suscritas en una anterior. En el año 2012 inicio proceso de contratación de mantenimiento de puentes que pasó al 2013, declarándose desierto, dando origen a un convenio ejecutado en dicha vigencia.

Para la vigencia 2014, tampoco se cumple la meta anual también por proceso declarado desierto.

En el caso construcción de puentes, la situación es más irregular, pues el proceso de contratación del proyecto 18028815 inicia en diciembre de 2012, se firma el contrato en 2013 e inicia la ejecución que continúa durante toda la vigencia 2014 y termina en mayo del año 2015. El proyecto 18028815 incluido en el Plan de Acción de 2013, fue aplazado para la vigencia siguiente donde tampoco se ejecutó.

| N° | Proyecto | Un. | 2012 | | | 2013 | | | 2014 | | |
|----------|---|-----|-------|-------|----|-------|-------|----|-------|-------|----|
| | | | Proy. | Ejec. | % | Proy. | Ejec. | % | Proy. | Ejec. | % |
| 18028713 | Mantenimiento puentes peatonales y vehiculares | N° | 20 | 4 | 20 | 153 | 64 | 42 | 3 | 0 | 0 |
| 18028815 | Construcción puente vehicular cra. 27 con avenida ciudad de Cali | N° | 1 | 0 | 0 | 1,0 | 0,2 | 20 | 1,0 | 0,85 | 85 |

| N° | Proyecto | Un. | 2012 | | | 2013 | | | 2014 | | |
|----------|--|-----|-------|-------|---|-------|-------|---|-------|-------|---|
| | | | Proy. | Ejec. | % | Proy. | Ejec. | % | Proy. | Ejec. | % |
| 18028819 | Construcción de puentes peatonales y vehiculares | N° | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 |

Fuente: Cuadro 1S, Municipio de Santiago de Cali. SIA Formatos F12A-CGSC, F20-1A-AGR

En general, se observa frente al cumplimiento de los Planes de Acción anuales, los proyectos referentes a los TIO, rehabilitación de malla vial y pavimentación de vías han llegado a cumplimientos de 100% o más en la vigencia 2014 y algo en la 2013, año que también se logró culminar el proyecto de mantenimiento de andenes con ocasión de los juegos mundiales.

La deficiencia en los casos que se observó poco avance en los proyectos incluidos en los planes de acción, está relacionada con la dilación de los procesos desde la etapa precontractual y en la ejecución de los mismos.

Como hecho particular, se evidenció que las metas del Plan de Desarrollo referentes a los indicadores de mantenimiento de vías en los TIO, Rehabilitación y Pavimentación de vías, están en kilómetros (Km) como unidad de medida, mientras que en los Planes de Acción de la Secretaría de Infraestructura y Valorización para las vigencias 2012 y 2013, tienen metros cuadrados (m²) como unidad de medida en los proyectos para los mismos indicadores.

Hallazgo Administrativo No. 5

Los planes de acción de los años 2012, 2013 y 2014 no lograron el porcentaje necesario para el cumplimiento total de las metas establecidas en los mismos con actividades relacionadas con la malla vial urbana.

La Secretaría de Infraestructura y Valorización debe realizar de manera oportuna las gestiones necesarias, en procura de ejecutar totalmente los planes de acción, conforme a la programación anual.

Lo que se origina por debilidades en la articulación de las dependencias del Municipio que viabilizan la ejecución de los recursos.

Generando retrasos en el aporte a las metas del Plan de Desarrollo referidas a la malla vial urbana.

METAS PLAN DE DESARROLLO

Las metas del Plan de Desarrollo que competen a la malla vial y cuya responsabilidad le corresponde a la Secretaría de Infraestructura y Valorización, en el periodo 2012 a 2014 han presentado los avances que se describen a continuación.

Indicador: Mantenimiento vías territorios de inclusión y oportunidades (TIO)

La meta de MANTENIMIENTO DE 2.6 KM DE VÍAS EN TERRITORIOS TIO con una inversión en contratación por \$2.229.890.298, ha presentado cumplimiento igual a 100% hasta la vigencia 2014 beneficiando las comunas 1,6,7,13,14,15,16,18, como se muestra a continuación.

| Línea: Equidad para todos | | | | | | | | |
|--|------------------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------------------------|----------|
| Componente: Entornos para la Vida | | | | | | | | |
| Programa: Hábitat con Calidad | | | | | | | | |
| Meta | Plan Indicativo | | | | | | Avance de la Meta a 2014 | |
| | Unidad | Línea base | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | Cantidad | % |
| En el período 2012-2015 se realiza el Mantenimiento a 2.6 km de vías en territorios de inclusión y oportunidades (TIO) | Km | 0 | 0 | 0,70 | 1,60 | 2,60 | 2,6 | 100% |

Fuente: Plan indicativo y Cuadro 1S, Municipio de Santiago de Cali. SIA Formatos F12A

Indicador: Construcción y mantenimiento red de andenes priorizada

El objetivo de efectuar el MANTENIMIENTO DE 24.600 M2 DE ANDENES, para el año 2014 ha superado la meta con un índice de 176%, realizando una inversión de \$814.817.846 que cubrió las comunas 2, 6, 9, 11, 12, 14, 16, 18, 19.

| Línea: Un Entorno Amable para Todos | | | | | | | | |
|---|------------------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------------------------|----------|
| Componente Espacio Público y Equipamientos Colectivos de Calidad para Todos | | | | | | | | |
| Programa: Generación, Adecuación y Apropiación del Espacio público | | | | | | | | |
| Meta | Plan Indicativo | | | | | | Avance de la Meta a 2014 | |
| | Unidad | Línea base | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | Cantidad | % |
| En el período 2012-2015 se construye y mantiene 24,600 m2 más de la red de andenes priorizada | M2 | 26.652 | 26.652 | 34.897 | 43.507 | 51.252 | 89.983 | 176% |

Fuente: Plan indicativo y Cuadro 1S, Municipio de Santiago de Cali. SIA Formatos F12A

Indicador: Mantenimiento de la red de ciclorrutas

El Plan Maestro de ciclorrutas refiere al año 2011, una línea base de 19.6 Km construidos, de las cuales la meta de mantenimiento a 2015 es de 6 Km, es decir, se pretende mejorar el 31% de la red total.

Esta meta al 2014 presenta una baja ejecución de 10%, lo que significa que en mantenimiento, solo se han intervenido 600 metros lineales de ciclorrutas, que representa el 3% del total de la red de ciclorrutas.

| Componente: Movilidad Armónica, Sostenible y Segura | | | | | | | | |
|---|------------------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------------------------|----------|
| Programa: Promoción Modos Alternativos de Transporte | | | | | | | | |
| Meta | Plan Indicativo | | | | | | Avance de la Meta a 2014 | |
| | Unidad | Línea base | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | Cantidad | % |
| En el período 2012-2015 se realiza el Mantenimiento de 6 km de la red Plan Maestro de ciclorrutas | Km | 0 | 0 | 1,9 | 3,9 | 6,0 | 0,6 | 10% |

Fuente: Plan indicativo y Cuadro 1S, Municipio de Santiago de Cali. SIA Formatos F12A

Indicador: Longitud de vía rehabilitada (67.4 km de 367 km)

Este indicador para el año 2014, ha dado cumplimiento en más del 100% de la meta planeada para el 2015, cuando termina la vigencia del Plan de Desarrollo, y lo que es concordante con la manifestación de la Secretaría de Infraestructura y Valorización de haber mejorado el 50% de la malla vial urbana, como se muestra a continuación.

| Línea 34 Un Entorno Amable para Todos | | | | | | | | |
|---|------------------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------------------------|----------|
| Componente 3405 Movilidad Armónica, Sostenible y Segura | | | | | | | | |
| Programa 3405005 Infraestructura para la movilidad | | | | | | | | |
| Meta | Plan Indicativo | | | | | | Avance de la Meta a 2014 | |
| | Unidad | Línea base | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | Cantidad | % |
| En el período 2012-2015 se rehabilitan 67.4 km de 367 km de vía | Km | 0 | 12,8 | 30,3 | 48,5 | 67,4 | 109,8 | 163% |

Fuente: Plan indicativo y Cuadro 1S, Municipio de Santiago de Cali. SIA Formatos F12A

Indicador: Longitud de vía pavimentada (22.0 km de 107 km) zona urbana

La meta de pavimentación de 22 Km. de vías que en los Planes de Acción, presentó proyectos con cumplimientos de 100%, no fue suficiente, pues al término de la vigencia 2014 muestra un bajo avance de 6.6 Kilómetros pavimentados, lo que equivale a 30% de la meta para 2015, como se describe en el siguiente cuadro.

| Línea 34 Un Entorno Amable para Todos | | | | | | | | |
|--|------------------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------------------------|----------|
| Componente 3405 Movilidad Armónica, Sostenible y Segura | | | | | | | | |
| Programa 3405005 Infraestructura para la movilidad | | | | | | | | |
| Meta | Plan Indicativo | | | | | | Avance de la Meta a 2014 | |
| | Unidad | Línea base | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | Cantidad | % |
| En el período 2012-2015 se pavimentan 22.0 km de 107 km de vía en la zona urbana | Km | 0 | 4,8 | 9,9 | 15,8 | 22,0 | 6,6 | 30% |

Fuente: Plan indicativo y Cuadro 1S, Municipio de Santiago de Cali. SIA Formatos F12A

Indicador: Mantenimiento de puentes peatonales y vehiculares
Indicador: Construcción de puentes vehiculares y peatonales

El mantenimiento de puentes presenta un índice favorable de 85% de cumplimiento, especialmente por la ejecución del convenio del año 2013 que involucró el mejoramiento de puentes en las comunas 2, 12, 13, 14, 16, 17 y 20.

Por el contrario, la construcción de puentes solo ha correspondido a la ejecución de 1 en la comuna 14, significando una deficiente ejecución de 10% de la meta del Plan de Desarrollo.

| Línea 34 Un Entorno Amable para Todos | | | | | | | | |
|--|------------------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------------------------|----------|
| Componente 3405 Movilidad Armónica, Sostenible y Segura | | | | | | | | |
| Programa 3405005 Infraestructura para la movilidad | | | | | | | | |
| Meta | Plan Indicativo | | | | | | Avance de la Meta a 2014 | |
| | Unidad | Línea base | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | Cantidad | % |
| En el período 2012-2015 se realiza el Mantenimiento de 80 puentes peatonales y vehiculares | Nº | 0 | 20 | 40 | 74 | 80 | 68,0 | 85% |
| En el período 2012-2015 se construyen 10 puentes peatonales y vehiculares | Nº | 0 | 1 | 3 | 7 | 10 | 1 | 10% |

Fuente: Plan indicativo y Cuadro 1S, Municipio de Santiago de Cali. SIA Formatos F12A

EJECUCIÓN DE METAS DE INVERSIÓN DE PLAN INDICATIVO DEL PLAN DE DESARROLLO FRENTE A EJECUCIÓN PRESUPUESTAL DE LAS VIGENCIAS 2012-2013-2014

El cuadro siguiente permite relacionar los índices de avance de las metas de gasto de inversión previstas en el Plan Indicativo para cada una de las vigencias con las ejecuciones presupuestales de los años 2012, 2013, 2014, determinando el cumplimiento de los recursos invertidos respecto a los avances físicos de las metas de cada indicador.

Indicador: Mantenimiento Vías Territorios de Inclusión y Oportunidades (TIO)

La meta para 2015 es de 2.6 Km, la cual ya se cumplió al 2014 en 100%, siendo consistente con la ejecución de los presupuestos del plan indicativo correspondiente a 122%.

Indicador: Construcción y Mantenimiento Red de Andenes Priorizada

La meta de este indicador de 24.600 M de andenes, también ya se cumplió para vigencia 2014 con un avance de 176%. El valor acumulado de las ejecuciones presupuestales frente al del Plan indicativo es de 60%, que podrían significar una sobreestimación en el valor considerado en la planeación de esta meta.

Indicador: Mantenimiento de la Red de Ciclorrutas

El avance de la meta física de 10% de este indicador es inconsistente con la ejecución presupuestal acumulada que frente al plan indicativo representa 46%, que también podría indicar sobreestimación en el valor planeado.

Indicador: Longitud de Vía Rehabilitada (67.4 Km De 367 Km)

Esta es una meta cuyo avance físico que también en el 2014 ya sobrepasó la expectativa esperada para el año 2015 con un cumplimiento de 163%, aunque el acumulado de las ejecuciones presupuestales de las vigencias evaluadas 2012 a 2014 frente al acumulado del plan indicativo es de 78%, faltando la ejecución de la inversión a realizar en el 2015.

Indicador: Longitud de Vía Pavimentada (22.0 Km De 107 Km) Zona Urbana

Este indicador muestra que el avance físico de 30%, es coherente con el porcentaje de ejecución presupuestal frente al acumulado de la meta de inversión que hasta la vigencia de 2014 es de 33%, sin embargo ambos porcentajes son

bajos dado que para el tercer año del Plan de Desarrollo la ejecución física debería estar en 72%.

Indicador: Mantenimiento de Puentes Peatonales y Vehiculares

El mantenimiento de puentes presenta coherencia entre el avance físico de 85% frente al de ejecución presupuestal de 87% con corte a la vigencia 2014, estando estos porcentajes cercanos a la meta de avance físico teórica para el 2014 que era de 92%.

Indicador: Construcción de puentes vehiculares y peatonales

La meta de construcción de puentes presenta un total desfase, pues para 2014 deberían haberse ejecutado 7 puentes, cuando en realidad solo se ejecutó uno equivalente a 10% de la meta total. En inversión la ejecución es de 36%, incluyendo valores de procesos contractuales en ejecución.

En conclusión, de siete (7) metas del plan de Desarrollo Municipal 2012-2015, que conciernen a la malla vial urbana, hasta la vigencia 2014 se ha presentado cumplimiento en cuatro (4) de ellas, referentes a mantenimiento de vías en Territorios de Inclusión y Oportunidades (TIO), Mejoramiento de andenes, Rehabilitación de vías en la ciudad y mantenimiento de puentes, y se presentan bajo avance en los indicadores correspondientes a mantenimiento de ciclorrutas, pavimentación de vías y construcción de puentes. Dado que esta evaluación es parcial frente al Plan de Desarrollo, los incumplimientos no se elevan a observaciones, pues el avance de las metas e indicadores serán objeto de control en proceso auditor que abarque las vigencias de la totalidad del Plan de Desarrollo.

En el cuadro siguiente se presenta la información previamente observada respecto al avance de metas y la inversión frente al Plan indicativo.

EJECUCIÓN DE METAS DE INVERSIÓN DE PLAN INDICATIVO FRENTE A EJECUCIONES PRESUPUESTALES DE LAS VIGENCIAS 2012-2013-2014

| | METAS DE INVERSIÓN PROYECTADAS EN EL PLAN INDICATIVO DEL PLAN DE DESARROLLO | | | | EJECUCIONES PRESUPUESTALES | | | | | | % | |
|--|---|----------------|----------------|----------------|----------------------------|-----|----------------|------|----------------|-----|----------------|---------------|
| | 2012 | 2013 | 2014 | Acumulado (1) | 2012 | | 2013 | | 2014 | | | Acumulado (2) |
| | | | | | ejecutado | % | ejecutado | % | ejecutado | % | | (1) / (2) |
| Indicador Mantenimiento vías territorios de inclusión y oportunidades (TIO) | | | | | | | | | | | | |
| | - | 590.000.000 | 826.000.000 | 1.416.000.000 | - | - | 498.593.429 | 55% | 1.223.295.864 | 76% | 1.721.889.293 | 122% |
| 28816 | | | | | - | - | 285.463.162 | 43% | 1.136.683.660 | 83% | | |
| 28806 | | | | | | | 213.130.267 | 85% | | | | |
| 28830 | | | | | - | - | - | | 41.920.163 | 90% | | |
| 28833 | | | | | - | - | - | | 44.692.041 | 25% | | |
| Indicador Construcción y mantenimiento red de andenes priorizada | | | | | | | | | | | | |
| | - | 650.000.000 | 700.000.000 | 1.350.000.000 | - | - | 450.000.000 | 22% | 364.817.846 | 64% | 814.817.846 | 60% |
| 28818 | | | | | - | - | - | 0% | 364.817.846 | 64% | | |
| 28835 | | | | | - | - | 450.000.000 | 100% | | | | |
| Indicador Mantenimiento de la red de ciclorrutas | | | | | | | | | | | | |
| | - | 62.000.000 | 68.000.000 | 130.000.000 | - | - | 59.781.881 | 96% | 47.825.505 | 2% | 107.607.386 | 83% |
| 28817 | | | | | - | - | 59.781.881 | 96% | 47.825.505 | 2% | | |
| Indicador Longitud de vía rehabilitada (67.4 km de 367 km) | | | | | | | | | | | | |
| | 10.983.398.000 | 14.710.000.000 | 15.224.000.000 | 40.917.398.000 | 2.618.188.268 | 40% | 10.090.569.152 | 68% | 19.189.625.458 | 72% | 31.898.382.878 | 78% |
| 28784 | | | | | 169.447.241 | 88% | | | | | | |
| 28790 | | | | | 258.162.775 | 73% | - | 0% | 37.746.386 | 94% | | |
| 28788 | | | | | 288.476.590 | 89% | | | | | | |

Claridad debida • Calidad de vida!



| | METAS DE INVERSIÓN PROYECTADAS EN EL PLAN INDICATIVO DEL PLAN DE DESARROLLO | | | | EJECUCIONES PRESUPUESTALES | | | | | | % | |
|--|---|---------------|---------------|----------------|----------------------------|-----|---------------|-----|----------------|------|---------------|---------------|
| | | | | | 2012 | | 2013 | | 2014 | | | Acumulado (2) |
| | 2012 | 2013 | 2014 | Acumulado (1) | ejecutado | % | ejecutado | % | ejecutado | % | | |
| 28714 | | | | | 1.902.101.662 | 34% | 8.730.899.288 | 72% | 16.581.632.792 | 70% | | |
| 28825 | | | | | - | | 891.990.915 | 54% | 1.333.941.549 | 99% | | |
| 28832 | | | | | - | | - | | 276.018.310 | 90% | | |
| 28804 | | | | | - | | 180.039.901 | 90% | | | | |
| 28805 | | | | | - | | 252.463.788 | 71% | 76.462.575 | 100% | | |
| 28828 | | | | | - | | 35.175.260 | 10% | 316.499.136 | 95% | | |
| 28829 | | | | | - | | - | | 567.324.710 | 71% | | |
| Indicador Longitud de vía pavimentada (22.0 km de 107 km) zona urbana | | | | | | | | | | | | |
| | 4.223.114.000 | 4.250.000.000 | 4.890.000.000 | 13.363.114.000 | 328.039.153 | 17% | 2.114.720.553 | 59% | 1.928.093.689 | 29% | 4.370.853.395 | 33% |
| 28731 | | | | | 328.039.153 | 17% | 1.883.275.404 | 57% | 1.819.817.323 | 28% | | |
| 28802 | | | | | - | | 231.445.149 | 86% | 108.276.366 | 100% | | |
| Indicador: Mantenimiento de puentes peatonales y vehiculares | | | | | | | | | | | | |
| | 350.000.000 | 350.000.000 | 105.000.000 | 805.000.000 | 143.090.323 | 18% | 560.000.000 | 62% | - | 0% | 703.090.323 | 87% |
| 28713 | | | | | 143.090.323 | 18% | 560.000.000 | 62% | - | 0% | | |
| Construcción de puentes vehiculares y peatonales | | | | | | | | | | | | |
| Proy. | 530.073.016 | 1.000.000.000 | 1.000.000.000 | 2.530.073.016 | - | 0% | 509.943.655 | 33% | 407.954.924 | 74% | 917.898.579 | 36% |
| 28815 | | | | | - | 0% | 509.943.655 | 96% | 407.954.924 | 100% | | |
| 28819 | | | | | | | - | 0% | - | 0% | - | 0 |

Fuente: Plan indicativo y Cuadro 1S, Municipio de Santiago de Cali. SIA Formatos F12A-CGSC, F20-1A-AGR

Claridad debida • Calidad de vida!



2.3 COMPONENTE CONTROL FINANCIERO

El desarrollo de este componente se orientó a realizar un análisis que permita evaluar la asignación, distribución y ejecución de recursos para construcción, rehabilitación y mantenimiento de la malla vial.

El Municipio de Santiago de Cali, durante el periodo 2012 al 2014, presentó asignaciones para inversión en la malla vial, bajo fuentes de financiación Ley 715 de 2001 otros sectores, sobretasa a la gasolina, saneamiento fiscal, y convenios interadministrativos suscritos con entidades de orden Municipal, Departamental y Nacional.

Los recursos totales asignados para la inversión de la malla vial urbana fueron para el año 2012 por \$15.617.002.000 alcanzando una ejecución del 52,51%, en el 2013 de \$23.510.658.000 con una ejecución de 73,05% y en el 2014 \$38.744.928.897 con ejecución del 53,43%.

Durante estas vigencias evaluadas se observa un incremento en las asignaciones para la malla vial, de igual manera se evidencia una baja ejecución de los recursos como se aprecia el siguiente cuadro.

| Vigencia | Recursos Asignados Malla Vial Urbana (pesos) | Recursos Ejecutados Malla Vial Urbana (pesos) | % Presupuesto Ejecutado |
|----------|--|---|-------------------------|
| 2012 | \$15.617.002.000 | \$8.200.770.000 | 52,51% |
| 2013 | \$23.510.658.000 | \$17.173.812.000 | 73,05% |
| 2014 | \$ 38.744.922.000 | \$20.744.922.000 | 53,43% |

Fuente: Secretaria de Infraestructura y Valorización

Las fuentes de mayor asignación respecto a la malla vial corresponden a Rendimientos Financieros - Sobretasa a la Gasolina, Saneamiento Fiscal y Sistema General de Participaciones SGP- Otros Sectores.

Para la vigencia 2014 se cuenta con recursos provenientes de dos convenios con las Empresas Municipales de Cali EMCALI.

Se realiza análisis del comportamiento de los recursos asignados a la malla vial urbana frente lo ejecutado por fuentes de financiación para las vigencias 2012 al 2014 así:

Claridad debida • Calidad de vida!



Recursos asignados por fuentes de financiación de la Malla Vial de vigencias de 2012 a 2014 (Pesos)

| PPTO DISPONIBLE TOTAL | 2012 | | | 2013 | | | 2014 | | |
|---|-----------------|---------------|-------|-----------------|---------------|-------|-----------------|---------------|--------|
| | PPTO DEFINITIVO | EJECUCION | % | PPTO DEFINITIVO | EJECUCION | % | PPTO DEFINITIVO | EJECUCION | % |
| *** 0-1201 Saneamiento Fiscal | | | | 1.030.961.000 | 59.781.000 | 5,80 | 4.080.307.000 | 2.107.524.000 | 51,65 |
| *** 0-1206 Sobretasa Gasol malla vial | 10.369.242.000 | 5.513.684.000 | 53,17 | 9.223.188.000 | 5.885.904.000 | 63,82 | 9.399.410 | 7.132.076.000 | 75,88 |
| *** 0-2302 SGP P.G. Otros Sect. | 1.536.688.000 | 1.329.218.000 | 86,50 | 2.332.337.000 | 1.982.263.000 | 84,99 | 1.339.932.000 | 929.955.000 | 69,40 |
| *** 0-4311 Conv EMCALI-Mpio 064 | | | | | | | 371.084.000 | 371.084.000 | 100,00 |
| *** 0-4312 Convenio EMCALI-Mun | | | | | | | 2.257.307.000 | | |
| *** 0-7803 R.FSob.GasMalla Vial | 68.000.000 | 67.995.000 | 99,99 | 68.000.000 | | | 706.154.000 | 434.564.000 | 61,54 |
| *** 0-7822 R.F. Sobretasa Gasol. S.I.T.M. | 2.261.537.000 | 1.072.652.000 | 47,43 | 1.401.174.000 | 340.209 | 24,28 | 222.480.000 | 112.181.000 | 50,42 |
| *** 1-1201 Saneamiento Fiscal | | | | | | | 813.526.000 | 793.535.000 | 97,54 |
| *** 1-1206 Sobretasa Gasol malla vial | | | | 3.030.968.000 | 3.002.419.000 | 99,06 | 2.469.095.000 | 2.112.462.000 | 85,56 |
| *** 1-2302 SGP P.G. Otros Sect. | | | | | | | 76.46.2000 | 76.462.000 | 100,00 |
| *** 1-7803 R.FSob.GasMalla Vial | | | | | | | 717.397.000 | 700.558.000 | 97,65 |
| *** 1-7822 R.F. Sobretasa Gasol. S.I.T.M. | | | | 1.090.697.000 | 925.664.000 | 84,87 | 2.008.031.000 | 1.632.674.000 | 81,31 |
| *** 4-1201 Saneamiento Fiscal | | | | | | | 7.712.447.000 | 579.090.000 | 7,51 |
| *** 4-1206 Sobretasa Gasol malla vial | 1.224.470.000 | 60.156.000 | 4,91 | 2.446.626.000 | 2.334.260.000 | 95,41 | 2.648.380.000 | 1.662.178.000 | 62,76 |
| *** 4-2302 SGP P.G. Otros Sect. | | | | 39.989.000 | | | 39.989.000 | 37.746.000 | 94,39 |

Claridad debida • Calidad de vida!



| PPTO DISPONIBLE TOTAL | 2012 | | | 2013 | | | 2014 | | |
|---|-----------------------|----------------------|--------------|-----------------------|-----------------------|--------------|-----------------------|-----------------------|--------------|
| | PPTO DEFINITIVO | EJECUCION | % | PPTO DEFINITIVO | EJECUCION | % | PPTO DEFINITIVO | EJECUCION | % |
| *** 4-7101 R.F. Saneamiento Fiscal | | | | | | | 297.354.000 | 90.742.000 | 30,52 |
| *** 4-7803 R.FSob.GasMalla Vial | 155.805.000 | 155.805.000 | 100,00 | 700.000 | 500.000.000 | 71,43 | 528.325.000 | 59.786.000 | 11,32 |
| *** 4-7822 R.F. Sobretasa Gasol. S.I.T.M. | 1.260.000 | 1.260.000 | 100,00 | 2.146.718.000 | 2.143.312.000 | 99,84 | 1.606.745.000 | 1.188.971.000 | 74,00 |
| *** 6-1101 Libre asignación | | | | | | | 52.332.000 | | |
| *** 6-1201 Saneamiento Fiscal | | | | | | | 1.230.596.000 | 543.774.000 | 44,19 |
| *** 6-1206 Sobretasa Gasol malla vial | | | | | | | 167.569.000 | 136.480.000 | 81,45 |
| TOTAL | 15.617.002.000 | 8.200.770.000 | 52,51 | 23.510.658.000 | 17.173.812.000 | 73,05 | 38.744.922.000 | 20.701.842.000 | 53,43 |

Fuente: Secretaria de Infraestructura y Valorización

Claridad debida • Calidad de vida!



La fuente de Financiación Saneamiento Fiscal (0-1201), no presentó asignación para el año 2012. Para la vigencia 2013, tuvo recursos totales por 1.030.961.000 ejecutando un valor de \$59.781.000 equivalente al 5,80%. En el 2014 los recursos aumentaron a \$4.080.307.000 logrando una ejecución de \$2.107.524.000 equivalente al 51,65%.

La fuente de financiación con mayor asignación de recursos fue la Sobretasa a la Gasolina – Malla Vial (0-1206) que para el año 2012 fue de \$10.369.242.000 alcanzando una ejecución de \$5.513.684,000 equivalente al 53,17%. En el 2013 la asignación fue de \$9.223.188.000 donde se ejecutaron \$5.885.904.000 correspondiendo al 63,82%). Y para el 2014 la asignación fue de \$9.399.410.000 ejecutando \$7.132.076.000 equivalente al 75,88%.

La fuente del Sistema General de Participación-SPG GP Otros Sectores (0-2302) presento una asignación para la vigencia 2012 de \$1.536.688.000 alcanzando una ejecución de \$1.329.218.000 equivalente al 86,50%. En el 2013 la asignación fue de \$2.332.337.000, ejecutando \$1.982.263.000 equivalente al 84,99 %. Para el 2014 la asignación fue de \$1.339.932.000 con una ejecución de \$929.955.000 equivalente al 69,40%.

Para la vigencia 2014, se presentaron asignaciones por Convenio Interadministrativo entre EMCALI-Municipio (0-4311) de \$371.084.000, con ejecución del 100%. Y por Convenio Interadministrativo entre EMCALI-Municipio (0-4312) se asignó un valor de \$2.257.307.000, sin ser ejecutados en la vigencia.

De los Ingresos recibidos provenientes de Intereses financiero ganado por los recursos de la sobretasa RF sobretasa a la gasolina (0-7803) para el año 2012 se presentó una asignación de \$68.000.000, con una ejecución de \$67.995.000 equivalente al 99%. En el 2013 la asignación fue de \$68.000.000, recursos que no fueron ejecutados. Y para el 2014 la asignación de \$706.154.000 alcanzando una ejecución de \$434.564.000 equivalente al 61,54%.

Ingresos recibidos provenientes Intereses financieros de la sobretasa a la gasolina SITM -RF sobretasa a la gasolina SITM (0-7822), para la vigencia 2012 fueron de \$2.261.536.000, alcanzando una ejecución de \$1.072.652.000 equivalente al 47,43%. En la vigencia 2013 se asignaron \$1.401.174.000 con una ejecución de \$340.209.000 equivalente al 24,28%. El año 2014 la asignación fue de \$222.480.000, con una ejecución de \$112.181.000 equivalente al 50,42%.

Claridad debida • Calidad de vida!



Los recursos sin ejecutar fueron trasladados como recursos del balance para la vigencia siguiente donde se observa que tampoco alcanzaron completa ejecución.

Hallazgo Administrativo No. 6

Se evidenció baja ejecución de los recursos asignados para las vigencias 2012 por \$15.617.002.000, donde se ejecutó el 52.51% (\$8.200.770.000); para el 2013 por \$23.510.658.000, ejecutando el 73.05% (\$17.173.812.000) y en el año 2014 de una asignación de \$38.744.922.000, se ejecutó el 53.43% (\$20.744.922.000).

Las entidades deben ejecutar los recursos recibidos por concepto de las fuentes de financiación durante la vigencia fiscal correspondiente, dando cumplimiento a los principios de oportunidad, eficacia y eficiencia. Lo anterior se origina por debilidades en la planeación y retrasos en las modificaciones y /o traslados presupuestales. Ocasionando retrasos en la ejecución de los planes de acción de cada vigencia.

3 RELACION DE HALLAZGOS

Como resultado de la presente auditoria se detectaron seis (6) Hallazgos Administrativos.

Fin del informe