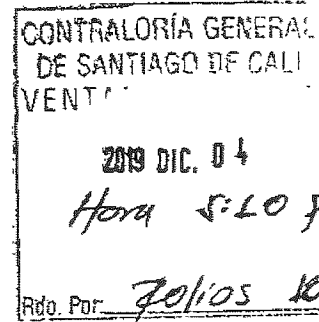


Santiago de Cali, Diciembre 02 de 2019
1100.23.01.19.436

Doctora
INGRID OSPINA REALPE
Presidenta
METRO CALI S.A.

Ingeniero
WILIAM FERNANDO CAMARGO TRIANA
Secretario de Despacho
Secretaría de Movilidad Municipal



Referencia: Informe Final Requerimientos No. 580 – 582 - 611- 644 – 646 - 650 del 2019

En atención a los requerimientos del asunto, los cuales indican, en términos generales, inconformismo por parte de los quejosos frente a la planeación y disposición de reguladores y ordenadores viales en la Ciudad de Santiago de Cali, y para los cuales se utilizaron elementos llamados "Taches y Bolardos", la Contraloría General de Santiago de Cali atendió dichas denuncias, en aplicación al Procedimiento Auditor Versión 32.

1. Marco General

La disposición e instalación de elemento de pacificación y ordenamiento vial, se encuentran enmarcados dentro de los proyectos *Movilidad Sostenible, saludable, segura y accesible; Señalización horizontal de la red vial instaladas y Señalización vertical de la red vial instaladas* que componen, integralmente, el Plan de Desarrollo 2016 – 2019. Así mismo, estos proyectos pretenden dar cumplimiento a los objetivos trazados en dicho plan, en la Política Pública Nacional de Seguridad Vial, además de cumplimiento de las metas establecidas para el Sistema Integrado de Transporte Masivo – MIO.

2. Metodología.

Teniendo en cuenta que el fondo de los requerimientos ciudadanos aduce temas coyunturales que han sido ampliamente documentados por diferentes medios de comunicación, en donde, además, y a través de Redes Sociales, los habitantes de la ciudad han expresado su inconformidad con estos elementos, la Contraloría General de Santiago de Cali realizó encuestas presenciales y virtuales dirigidas a los involucrados e impactados con la disposición de estos elementos.

Adicionalmente, se realizó evaluación de las solicitudes presentadas por los ciudadanos a la Secretaría de Movilidad, en cuanto a la necesidad de disponer de elementos que redujeran la velocidad en ciertas calles y/o avenidas de la ciudad (incluye la Avenida



Cañas Gordas a la altura del Río Jamundí). Así mismo, y en este mismo sentido, se abordó toda la información con que cuenta la Secretaría de Movilidad y Metro Cali S.A., sobre accidentes de tránsito, causales de estos, comparendos emitidos, congestiones viales en los sectores intervenidos, y demás factores técnicos necesarios para realizar una evaluación integral al tema.

Con el fin de evidenciar, de forma presencial, los hechos generadores de inconformismo hacia los ciudadanos, este ente de control realizó visitas fiscales a los puntos intervenidos con elementos de pacificación vial y de ordenamiento de movilidad; situación que permitió, a través del contacto directo con la problemática, y la ciudadanía, definir los criterios de pronunciamiento que en el presente documento se presentan.

3. Fuentes de Criterio

Para la evaluación realizada, se tomaron como base todos los elementos técnico - jurídicos transversales a la incorporación de los proyectos *Movilidad Sostenible, saludable, segura y accesible; Señalización horizontal de la red vial instaladas y Señalización vertical de la red vial instaladas* establecidos en el Plan de Desarrollo 2016 – 2016. Partiendo de dicho Plan, la evaluación técnica realizada se fundamentó en los siguientes documentos, los cuales son, en su mayoría, utilizados por la Administración Municipal para la evaluación, diseño y disposición de los elementos de pacificación y ordenamiento vial:

- Manual de Señalización Vial – Ministerio de Transporte
- Manual de Pacificadores de Velocidad en Vías Urbanas 2010: Universidad Pedagógica de Colombia - Escuela de Transporte y Vías
- Guía Metodológica para el Seguimiento y Evaluación a Políticas Públicas – Dirección Nacional de Planeación
- Guía Metodológica para la Formulación, Implementación, Seguimiento y Evaluación de Políticas Públicas – Alcaldía de Santiago de Cali
- Plan Nacional de Seguridad Vial – Colombia 2011 – 2021: Ministerio de Transporte
- Ciudades más Seguras Mediante el Diseño – World Resources Institute.

4. Situación de fondo a abordar

El análisis adelantado por la Contraloría General de Santiago de Cali, frente al tema en cuestión, fue abordado desde la **PLANEACIÓN** integral de las actuaciones técnicas, administrativas y jurídicas, asociados a la instalación de pacificadores viales y esquemas de ordenamiento vial por parte del Municipio de Santiago de Cali, y los cuales han sido ejecutados a través de la Secretaría de Movilidad y, en algunos puntos, bajo solicitud de Metro Cali S.A. En el entendido que la planeación de proyectos de inversión desarrollados por el Estado está destinada al cumplimiento de sus Fines Esenciales, y los cuales son ejecutados mediante procesos contractuales que se adelantan con recursos públicos.

Igualmente, la Contraloría General de Santiago de Cali, mediante diferentes ejercicios de auditoría, previos a esta evaluación, realizó revisión al Contrato No. 4152.010.26.1705.2018, por medio del cual se viene realizando la instalación de elementos de pacificación y ordenamiento, resultando, entre otras, las siguientes situaciones:



¡Mejor gestión pública, mayor calidad de vida!

- a. Elementos de control vehicular (hitos, segregadores de vía) y marcas de piso (señalización horizontal) sobre vías y cruces viales que presentan mal estado, por presencia de baches y daños en la estructura del pavimento.
- b. Insuficiencia de señalización vertical en los sectores intervenidos.

5. Desarrollo de la evaluación

5.1. Plan de Cultura, Socialización y Sensibilización (Política Pública Nacional)

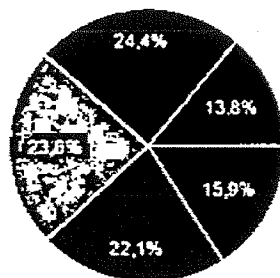
Teniendo en cuenta el impacto que ha generado en la ciudadanía la disposición de elementos de pacificación u ordenamiento vial, es fundamental e imperativo, abordar la evaluación realizada desde la perspectiva de los ciudadanos frente a este proyecto. En atención a lo anterior, la Contraloría General de Santiago de Cali realizó 18.145 encuestas virtuales, obteniendo los siguientes resultados:

- Encuestas virtuales - Contraloría General de Santiago de Cali

Número de encuestas: 18.145

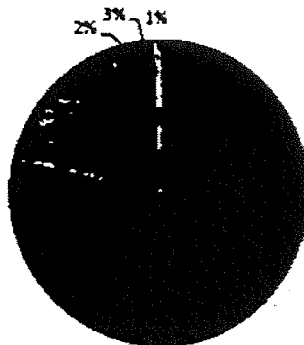
Edad:

18.145 encuestas



- Edades
- 18 - 30
 - 31 - 40
 - 41 - 50
 - 51 - 60
 - 61 o más

Medio de Transporte que utiliza

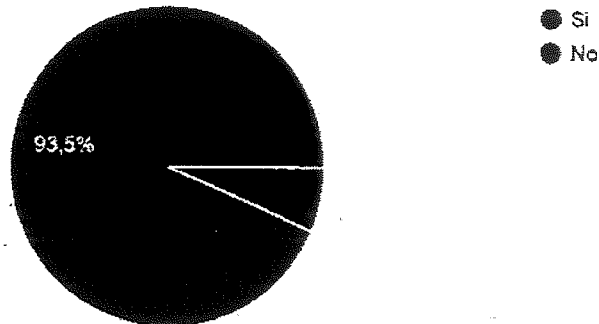


- Vehículo Particular
- Transporte Público
- Moto
- Bicicleta
- Peatón
- Otros

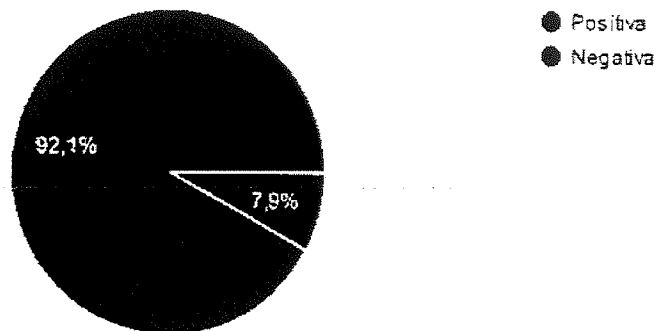
¡Mejor gestión pública, mayor calidad de vida!



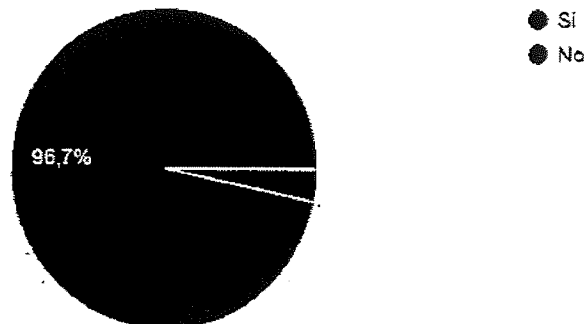
1. ¿Conocía usted, de manera previa, el proyecto a implementar por la Alcaldía Municipal de Santiago de Cali en cuanto a la instalación de Pacificadores Viales, conocidos como "taches o bolardos"; en qué consistía, sus impactos y beneficios?



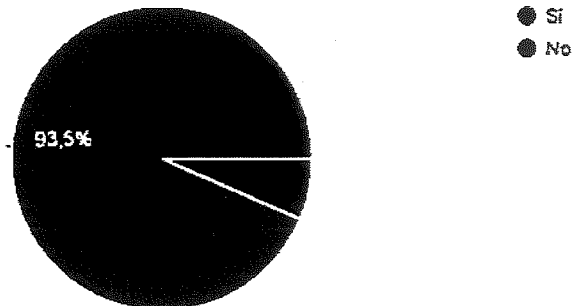
2. ¿Qué percepción tiene de los pacificadores viales, conocidos como "taches o bolardos" ubicado en la ciudad?



3. ¿Participó usted, previa instalación de los Pacificadores Viales, en campañas de prevención, capacitación o sensibilización por parte de la Alcaldía Municipal para evitar accidentes de tránsito, y/o respeto a los peatones?



4. *¿Considera que las campañas de promoción, sensibilización y prevención de accidentes de tránsito, y/o respeto a los peatones realizadas por la Alcaldía Municipal, han sido efectivas?*



Las conclusiones derivadas de la encuesta realizada, a todos los actores impactados por el proyecto de movilidad que involucra elementos de pacificación y ordenamiento vial, son los siguientes:

- Las intervenciones realizadas, y la finalidad de las mismas, no fueron socializadas al 96,5% de las personas encuestadas.
- El 92,1% de los encuestados, tienen una percepción negativa de los elementos de pacificación y ordenamiento vial.
- El 93,3% de los encuestados no ha participado, de ninguna forma, en campañas de prevención, capacitación o sensibilización frente a los temas que pretende solucionar la implantación de pacificadores y ordenamiento vial en la ciudad.
- Solo el 6,5% de los encuestados considera efectivas las actividades llevadas a cabo por la Alcaldía de Santiago de Cali para, prevención de accidentes de tránsito, y respeto a los peatones.

Teniendo en cuenta, tanto los resultados de las encuestas, como los análisis realizados por este ente de control frente a otros espacios participativos, se pudo evidenciar que las campañas de socialización y sensibilización de las intervenciones motivo de estudio, presentan inefectividad e insuficiencia en su alcance, más aún cuando estas (las intervenciones) tendrían impacto directo sobre un tema tan sensible como lo es la movilidad en la ciudad, obviando, en gran medida, el papel decisivo - participativo que juegan los ciudadanos como principal actor en un Estado Social de Derecho. El Municipio de Santiago de Cali, en reconocimiento de lo anterior, y a través de su *Guía Metodológica para la Formulación, Implementación, Seguimiento y Evaluación de Políticas Públicas - Alcaldía de Santiago de Cali*, indica que:

"Si bien la política pública es un instrumento de planificación de la administración, también participan en ella otros actores y grupos de interés que no necesariamente pertenecen a alguna de las entidades estatales. Considerando el planteamiento de Peterson (2003), las políticas son responsabilidad del gobierno, pero tienen una



visión de bien público, lo cual implica la participación de la sociedad. De esta manera, las políticas públicas no son un instrumento alejado de la población, no son construidas única y exclusivamente bajo decisión de la administración, sino que en su formulación, implementación, seguimiento y evaluación deben participar diferentes actores o grupos de interés hacia los cuales va dirigida la política o tienen alguna relación con ella”.

Adicionalmente observó este ente de control, en indagaciones con diferentes actores involucrados en el proyecto en cuestión, y que participaron en espacios de discusión con la Alcaldía de Santiago de Cali; así como a través de soportes documentales obtenidos dentro del presente ejercicio de auditoría, que si bien se atendieron los requerimientos interpuestos frente al tema, nunca se le informó, a los accionantes, de los esquemas técnicos de reducción de velocidad que se dispondrían en los sectores, y del impacto que generaría en cuestiones de movilidad.

Cabe resaltar que, una vez suscrito el Contrato 4152.010.26.1705.2018, por medio del cual se instalarían los elementos de pacificación vial, y posterior al comunicado de inicio del presente ejercicio de control fiscal, e iniciadas las encuestas ya mencionadas, la Alcaldía de Santiago de Cali, a través de la Secretaría de Movilidad dio inicio, de manera posterior, a campañas de sensibilización y socialización dado el impacto ciudadano que se presentaba por la instalación de estos elementos. La misma *Guía Metodológica para la Formulación, Implementación, Seguimiento y Evaluación de Políticas Públicas – Alcaldía de Santiago de Cali*, indica que:

“Los ejercicios de política pública requieren de procesos de comunicación en las diferentes etapas, en los cuales es necesario los actores que cumplen los roles de emisor y receptor, además de la información a difundir en cada fase y los canales necesarios para ello. No se puede homogenizar el proceso de comunicación en el ciclo de la política debido a que en su desarrollo se interrelacionan múltiples agentes que generan y responden a redes de socialización diferente, por lo cual el formulador de política debe considerar estrategias para presentar cada uno de los insumos y productos que esta integra.

(...)

Esta comunicación debe establecer un diálogo y una retroalimentación constante entre los actores implicados para conocer la incidencia de las acciones implementadas, las expectativas y percepciones que generan”. (Negrilla fuera de texto)

En la misma medida, la Política Pública Nacional de Seguridad Vial (*Plan Nacional de Seguridad Vial – Colombia 2011 – 2021: Ministerio de Transporte*) indica, de manera amplia y clara, la importancia de la realización de campañas de socialización y sensibilización efectivas, y la obligación de *“Promover la socialización, la divulgación y la participación ciudadana en las acciones del Plan Nacional de Seguridad Vial”.*



¡Mejor gestión pública, mayor calidad de vida! SC3895-1

Hallazgo Administrativo No. 1 con Presunta Incidencia Disciplinaria

En la evaluación realizada a la participación ciudadana que debió garantizar el Estado, en el marco de la ejecución e implementación de sus Políticas Públicas, en este caso las relativas a movilidad y seguridad vial, se observó que la Alcaldía de Santiago de Cali realizó, de manera insustancial e insuficiente, campañas de socialización y participación de proyectos de alto impacto, como los relativos a *Movilidad Sostenible, saludable, segura y accesible; Señalización horizontal de la red vial instaladas y Señalización vertical de la red vial instaladas* - Plan de Desarrollo 2016 -2019, ejecutados a través del Contrato 4152.010.26.1705.2018.

Lo anterior, en omisión a los Fines Esenciales del Estado consagrados en el artículo 2° de la Constitución Política Colombiana, el cual indica que este "(...) *deberá facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan (...)*" (negrilla fuera de texto). Igualmente, se contraviene lo ordenado en el artículo 2° de la Ley 1757 de 2015 en el entendido que toda acción previa que afecte, en cualquier medida a los ciudadanos, debe contar con mecanismos de participación decisoria que garanticen sus derechos, en virtud de la eficiencia que debe primar en la función pública.

Dicha situación se presenta al desconocer los derechos de los ciudadanos frente a su papel decisorio y participativo en las actuaciones de alto impacto que lleve a cabo el municipio de Santiago de Cali, y que afecten su diario vivir, impulsada la actuación del ente territorial por cumplimiento exclusivo de las metas asociadas al Plan de Desarrollo; lo cual pone en riesgo los intereses del Estado. Así mismo se presenta, **presuntamente**, vulneración a los deberes de los servidores públicos, establecidos en el numeral 2°, artículo 34 de la Ley 734 de 2002.

5.2. *Justificación Técnico - Administrativa en la disposición de Pacificadores Viales con reducción de Ancho de Calzadas y Modificación Vial*

Partiendo de la inconformidad generalizada de la ciudadanía, en cuanto a los impactos generados a la movilidad con la instalación de elementos de pacificación y ordenamiento vial, específicamente los que han estrechado las calzadas de vía, y modificado el sentido de las mismas (incluyendo giros), el análisis y evaluación realizada partió de dichos hitos. De conformidad con lo anterior, los siguientes lugares intervenidos son sujetos de este análisis:

Cuadro No. 1 - Puntos a Evaluar

SECTORES REDUCCIÓN ANCHO CALZADAS Y MODIFICACIÓN VIAL	
Nº	Sector
1	Calle 22N Avenida 5N Versalles
2	Calle 22N Avenida 5AN Versalles
3	Calle 22N Avenida 5BN Versalles
4	Carrera 63A con Calle 2 Colegio Politécnico Municipal
5	Avenida 1 oeste con calle 13 vía al zoológico



¡Mejor gestión pública, mayor calidad de vida!

SECTORES REDUCCIÓN ANCHO CALZADAS Y MODIFICACIÓN VIAL	
Nº	Sector
6	Via Cali Jamundí Cañas gordas
7	Avenida 9 Norte con calle 28 Norte
8	Calle 3 Carrera 57
9	Calle 45 Carrera 86
10	Calle 3 Carrera 73
11	Calle 10 A entre carreras 70 y 76A Capri y Nuevo Rey
12	Carrera 39 con calle 29
13	Calle 7 Oeste entre Carreteras 1A y 1B
14	Barrio Capri Calle 10 A Carrera 80
15	Calle 10A Carrera 70 a 72
16	Puente calle 21 Parque lineal
17	Calle 100 Carrera 13

Fuente: Secretaría de Movilidad

El Municipio de Santiago de Cali dispuso, en los lugares referidos en el Cuadro No. 1, de elementos de pacificación vial, bajo el criterio de reducir la accidentalidad que se presentaba en los lugares intervenidos. Adicionalmente indica el ente territorial, que dentro de los criterios que sirvieron como base para dichas instalaciones, se encuentran las solicitudes realizadas por la comunidad.

Frente al primer criterio esgrimido por el municipio, y teniendo en cuenta que, como bien lo indicó la Secretaria de Movilidad del Santiago de Cali, a este ente de control, el objetivo del proyecto de pacificadores viales es el de reducir la accidentalidad en los lugares intervenidos, llama la atención que, una vez solicitada a dicha secretaria la cantidad y causales de accidentalidades en las vías intervenidas, y los tipos de sanciones a conductores de automotores y motocicletas, se manifestó que "(...) *El análisis de las causales de siniestralidad, así como los tipos de sanciones a conductores de automotores y motocicletas se realiza de manera global a nivel ciudad (...)*" (negrilla fuera de texto).

Con lo anterior se observa que, el exceso de velocidad, no puede ser valorado de forma general como una causal de siniestralidad por la autoridad de tránsito en los puntos intervenidos; sin desconocer que, por este presunto hecho, pueda revestir mayor impacto el siniestro.

Partiendo que el objeto principal de los pacificadores viales es la reducción de velocidad de los vehículos que transitan por los lugares motivo de intervención, es necesario puntualizar que, dentro de las causales generadoras de accidentes en la ciudad, y las cuales son manejadas como *hipótesis* por el Municipio de Santiago de Cali, no se encuentra definido el exceso de velocidad como hecho generador de siniestros, tal como lo muestra del "Top 20" utilizado por la Secretaria de Movilidad, a saber:



¡Mejor gestión pública, mayor calidad de vida!

Cuadro 2 -Top 20 de hipótesis de siniestros

Hipótesis	Cantidad
No mantener distancia de seguridad	630
Desobedecer señales	171
No respetar prelación	129
Semáforo en rojo	83
Reverso imprudente	48
Adelantar cerrando	46
Poner en marcha un vehículo sin precaución	35
Cruzar sin observar	25
Adelantar invadiendo vía	21
Adelantar por la derecha	20
Fallas en los frenos	20
Embriaguez o droga	19
Aprovisionamiento indebido	14
Arrancar sin precaución	12
Falta de señales en vehículo varado	9
Embriaguez aparente	4
Cambio de carril sin indicación	4
Frenar bruscamente	3
Transitar por vías prohibidas	3
Cruzar en estado de embriaguez	3

Fuente: Secretaría de Movilidad

Ahondando en el asunto en cuestión (exceso de velocidad), y principal fuente soporte para la implementación de pacificadores viales en la ciudad, con estrechamiento de vías, se evidencia que, entre enero y agosto de las vigencias 2016 a 2019, se generaron 31.661 infracciones de tránsito por "Conducir un vehículo a velocidad superior a la permitida" (COD. C29); llamando la atención en el presente análisis que, en los años 2017 y 2018, solo se realizaron 2 comparendos manuales por dicho concepto y, de enero a agosto de 2019, no se había impuesto multa alguna, bajo este concepto, de forma manual. Adquiere importancia lo anterior cuando, el esquema de pacificación a través de estrechamiento vial, ha sido dispuesto en lugares donde no existen cámaras de foto detección, entonces, la justificación de exceso de velocidad para su instalación debe estar soportada, entre otros, por comparendos manuales en los puntos intervenidos.

En cuanto a la protección de la vida e integridad de los ciudadanos, por parte del Estado, las acciones que este adelante se deben basar en elementos *de facto*, medibles y cuantificables, que hacen parte integral de la planeación de los proyectos que, amparados en las Políticas Públicas Nacionales, deben adoptar los entes territoriales en cumplimiento de sus respectivos Planes de Desarrollo. Así pues, es obligación de la administración municipal disponer, en salvaguarda de la vida de los ciudadanos, de elementos viales preventivos, como lo son los pacificadores viales, soportado con cifras precisas que le permitan adelantar las acciones del caso, en forma eficiente y efectiva, sin desconocer el alcance del principio de economía.



¡Mejor gestión pública, mayor calidad de vida!

Bajo la anterior premisa, la Contraloría General de Santiago de Cali indagó sobre el particular solicitando, a la autoridad de tránsito, datos sobre los "Accidentes de tránsito generados por exceso de velocidad, en el cual se indique las direcciones puntuales donde ocurrieron estos siniestros"; para lo cual la Secretaria de Movilidad respondió que: "(...) **no es posible** determinar si la causalidad es producto de exceso de velocidad, toda vez que el cuerpo de los agentes de tránsito, sólo poseen competencia de policía judicial para el recaudo de pruebas y formulación de **hipótesis** (...)". Muestra lo anterior, que existen vacíos dentro de los criterios técnicos utilizados para la instalación y disposición exclusiva de elementos de estrechamiento vial, los cuales, como se indicará más adelante, no son los únicos elementos con que cuenta el municipio para la prevención de accidentes asociados a factores de velocidad.

Frente a las solicitudes de la comunidad, realizadas a través de Juntas de Acción Comunal, grupos significativos de personas, Instituciones Educativas y demás, este ente de control pudo evidenciar que, si bien fueron requeridos elementos que redujeran la velocidad en las zonas antes citadas, estas (las solicitudes) hacían alusión a reductores de velocidad parabólicos (Policías Acostados), mas no a condiciones técnicas de movilidad que estrecharan las vías, y las cuales, tampoco fueron socializadas con la comunidad ni a los requirentes. Adicionalmente, la Contraloría General de Santiago de Cali consultó a personas participantes en las visitas realizadas por la Secretaria de Movilidad a diferentes J.A.C., sobre su opinión frente a las intervenciones realizadas, manifestando su inconformidad, más aún, cuando el esquema de estrechamiento nunca fue socializado y, en casos particulares, se había solicitado el retiro de elementos que ya habían sido instalados.

Igualmente, este ente de control realizó visitas fiscales a cada uno de los lugares intervenidos con esquemas de pacificación vial que reducen el ancho de las calzadas, encontrando que, de conformidad con lo establecido en el *Manual de Señalización Vial - Ministerio de Transporte*, existen diferentes elementos de reducción que cumplen con el mismo objetivo, sin impactar el área de las vías y, por consiguiente, evitando la obstaculización y/o embotellamiento vehicular, principal motivo de inconformismo de la ciudadanía.

En tal virtud, y de conformidad con las solicitudes realizadas por la ciudadanía, el numeral 5.8 - *Reductores de Velocidad y Resalto del Manual de Señalización Vial - Ministerio de Transporte*, taxativamente indica lo siguiente:

"(...) Existe diversidad de dispositivos diseñados con el propósito de inducir al conductor a reducir su velocidad de operación (...). Las ondulaciones transversales a la vía, conocidas como resaltos, se constituyen en el elemento más coercitivo para obtener una reducción de velocidad y aumentar la seguridad de las franjas de circulación de peatones, intersecciones, etc. (negrilla fuera de texto)

Estos dispositivos han sido utilizados exitosamente en accesos e intersecciones con altas tasas de siniestros, en cruces donde es necesario proteger el flujo peatonal y en diversos tipos de vías donde es necesario disminuir las velocidades de circulación vehicular.



¡Mejor gestión pública, mayor calidad de vida!

Se usan en situaciones como las siguientes:

- Zonas urbanas donde se requiere transitar a bajas velocidades por la presencia permanente de peatones que cruzan la vía.
- Zonas escolares ubicadas en áreas urbanas
- En algunas zonas residenciales donde se requiera disminuir la velocidad de los vehículos por antecedentes de siniestralidad.

(...)"

A la par, el documento *Ciudades más Seguras Mediante el Diseño – World Resources Institute* (Anexo 05), utilizado como base por la Alcaldía de Santiago de Cali para la incorporación de los elementos de pacificación vial, indica que los reductores de velocidad (dispositivos más demandados por la comunidad) se encuentran dentro de los elementos de pacificación vial (tráfico calmado) que sugiere dicho anexo.

Es evidente que los documentos o guías utilizadas por el Municipio de Santiago de Cali para la implementación de pacificadores viales, no son de carácter vinculante, sugiriendo (los documentos y guías) variedad de elementos y alternativas que deben ser ponderadas por la administración municipal, de acuerdo a la realidad de la ciudad y los riesgos asociados al proyecto. En este orden de ideas, la Contraloría General de Santiago de Cali solicitó a la Secretaría de Movilidad, entidad encargada de la ejecución de los contratos y proyectos relacionados con el asunto motivo de análisis, la respectiva *"Evaluación y ponderación de cada uno de los tipos de pacificadores existentes (Los que alteran la geometría de la vía; sonoros; portátiles; electrónicos; con pintura), y la viabilidad del tipo implementado"*. Frente al particular, la entidad allegó una serie de modelaciones sobre las intervenciones que se realizarían en diferentes puntos de la ciudad, y las cuales carecen, de fondo, de las ponderaciones que permitan evidenciar los criterios de decantación utilizados por el municipio, frente a los tipos de elementos o alternativas a utilizarse.

El mismo *Plan Nacional de Seguridad Vial – Colombia 2011 – 20121: Ministerio de Transporte*, en su numeral 4.4.2.2. *Programa: Medidas y acciones de control efectivas*, indica que las acciones que se adelanten, en virtud de la implementación de esta política, deben contemplar un *"(...) estudio diagnóstico sobre las estrategias de control requeridas y el eventual desarrollo de las mismas (...)"*.

La Contraloría General de Santiago de Cali no desconoce las estadísticas presentadas por la Alcaldía de Santiago de Cali frente a la disminución de accidentes de tránsito en los lugares intervenidos, pero dichos resultados no pueden atribuirse a la incorporación de un esquema de pacificación vial de reducción de carriles mediante la implementación de segregadores viales (taches) y señalización tubular (bolardos), de acuerdo a lo anteriormente puntualizado. Cabe precisar que, dentro de la planeación de los proyectos por medio de los cuales se ejecutó el contrato para la instalación de pacificadores viales, no existe una evaluación de riesgos asociados al impacto que generaría, entre otros, la disminución del ancho de los carriles en los puntos intervenidos, vinculado esto con la ya referida carencia de ponderación de elementos que componen el esquema general de pacificación vial.



¡Mejor gestión pública, mayor calidad de vida!

Otro aspecto a valorar en el presente análisis, son las hipótesis de siniestro que maneja la autoridad de tránsito de la ciudad, y que se pueden observar en el Cuadro No. 2, en donde, su gran mayoría, hacen referencia al no respeto y acatamiento de señales y/o normas de tránsito, lo que denota, la incorporación de medidas de reducción de velocidad, a lo largo y ancho de la ciudad, sin abordar el tema de fondo, como lo es la cultura y educación vial (soportado con resultados de encuesta).

Partiendo que el *Plan Nacional de Seguridad Vial – Colombia 2011 – 2021* es la hoja de ruta de todas las Políticas Públicas que se desarrollen en los entes territoriales, en materia de seguridad vial, los elementos jurídicos, técnicos, y de planeación, deben de ser adoptados de acuerdo a las realidades (culturales) de las ciudades y departamentos, en el entendido que, tal como lo indica el artículo 3° de la Ley 1503 de 2011:

“EDUCACIÓN VIAL. La educación vial consiste en acciones educativas, iniciales y permanentes, cuyo objetivo es favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos, de tal manera que permita desenvolverse en el ámbito de la movilización y el tránsito en perfecta armonía entre las personas y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global y sistémica, sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados.

El fin último de la educación vial es el logro de una óptima seguridad vial.

Por ello, la educación vial debe:

- 1. Ser permanente, acompañando el desarrollo de la persona en todas sus etapas de crecimiento.*
- 2. Ser integral, transmitiendo conocimientos, habilidades y comportamientos positivos.*
- 3. Estar basada en valores fundamentales, como lo son la solidaridad, el respeto mutuo, la tolerancia, la justicia, etc.*
- 4. Lograr la convivencia en paz entre todos los actores de la vía.”*

5.2.1. Impacto de la reducción de vías en la prestación de servicios que salvaguardan la vida de los ciudadanos.

La Contraloría General de Santiago de Cali, realizó visitas fiscales a diferentes entidades prestadoras del servicio de salud y de atención de emergencias, circundantes a las zonas intervenidas, indagando sobre la percepción y opinión que, en el marco de su objeto misional, tiene sobre el estrechamiento de las vías motivo de evaluación. Como resultado se obtuvieron las siguientes respuestas:

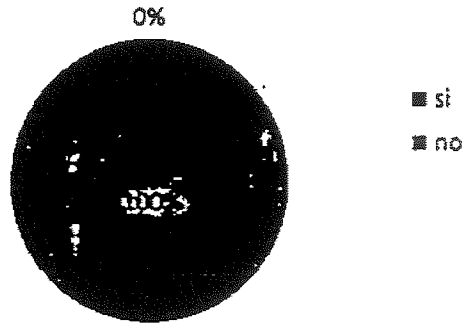


¡Mejor gestión pública, mayor calidad de vida!

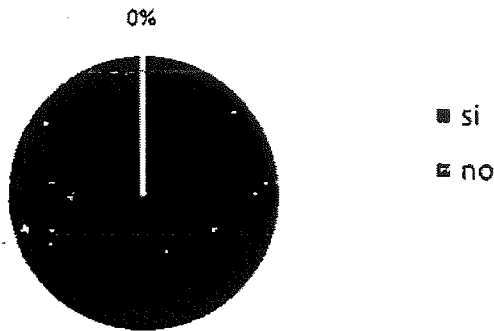
- Encuestas Presencial a Centros de Salud

Número de Encuestas: 10

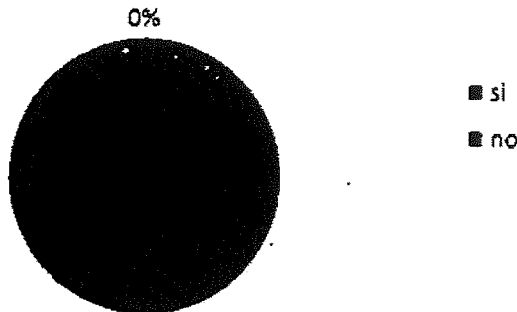
1. ¿Conocía usted previamente del proyecto que se iba a realizar por parte de la alcaldía municipal de Santiago de Cali sobre los llamados pacificadores viales, conocidos como "taches o bolardos" y su finalidad?



2. ¿Considera que los pacientes que requieren de los servicios de los centros asistenciales se han visto perjudicados en la instalación de los Pacificadores viales, conocidos como "Taches o Bolardos"?



3. ¿Recibieron ustedes, de parte de la Administración Municipal, de Santiago de Cali, alguna capacitación, inducción, socialización o información previa a la instalación de los Pacificadores cuales en las vías entorno al centro asistencia?



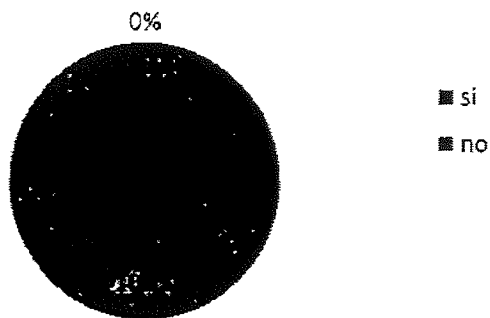
¡Mejor gestión pública, mayor calidad de vida!

A petición de los encuestados, se citan algunos comentarios:

- *"En el momento si se requiere hacer un traslado en ambulancia de un paciente debe soportar un recorrido de más de 15 o 20 minutos para cruzar 3 cuadras".*
 - *"Al reducir las calles con los bolardos hace que se forme un embudo y retrasa la llegada de los pacientes".*
 - *"Los pacientes se ven perjudicados porque se está generando más tráfico y se impide el tránsito de las ambulancias causando demora en la atención".*
 - *"Dificulta la movilidad tanto de los vehículos particulares como de las ambulancias, como entidad de salud se solicitó reductores de velocidad y/o semáforos, y lo que se instalo fue taches y bolardos. También se solicitó el parcheo de calles y la respuesta del funcionario era que por este sector por ser morosos en pago de impuestos era lo último que se realizaría".*
 - *"Los traslados de los pacientes hacia y desde la clínica se han visto entorpecidos en los tiempos".*
- **Encuestas Presencial a Empresas de Traslado de Paciente y Atención de Emergencias**

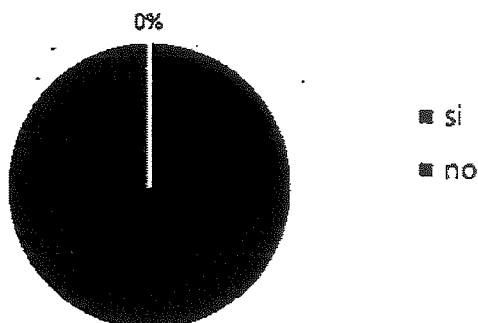
Número de Encuestados: 3

1. *¿Conocía usted previamente del proyecto que se iba a realizar por parte de la Alcaldía Municipal de Santiago de Cali sobre los llamados Pacificadores Viales, conocidos como "Taches o bolardos" y su finalidad?*



¡Mejor gestión pública, mayor calidad de vida!

2. ¿Se ha visto afectada la prestación del Servicio Asistencial suministrado por usted con la implementación de los pacificadores viales conocidos como "Taches o bolardos" circundantes a las clínicas ubicados en la ciudad por parte de la Alcaldía Municipal de Santiago de Cali?



De acuerdo a lo evidenciado en este informe, dentro del numeral 5.2 - *Justificación Técnico - Administrativa en la disposición de Pacificadores Viales con reducción de Ancho de Calzadas y Modificación Vial*, frente a situaciones no contempladas u omitidas dentro de la planeación integral que se debió adelantar para la implementación de pacificadores con estrechamiento de calzadas, se genera el siguiente hallazgo:

Hallazgo Administrativo No. 2 con presunta incidencia Disciplinaria y Fiscal

La Contraloría General de Santiago de Cali pudo evidenciar que, si bien los contratos 4152.010.26.1705.2018 y MC-OP-01-2017, suscritos por la Secretaría de Movilidad y Metro Cali SA., respectivamente, invocan en su justificación la incorporación de elementos de pacificación vial sujetos al Manual de Señalización Vial y al Plan Nacional de Seguridad Vial – Colombia 2011 – 2021, al momento de la evaluación de necesidades propias de cada punto a intervenir, solo se tuvo en cuenta el modelo de reducción de ancho de calzadas con segregadores viales (taches) y señalización tubular (bolardos), de las vías relacionadas a continuación:

SECTORES REDUCCIÓN ANCHO CALZADAS	
Sector	Valor Intervención \$
Calle 22N Avenida 5N Versalles	7.188.375,00
Calle 22N Avenida 5AN Versalles	5.350.469,40
Calle 22N Avenida 5BN Versalles	6.071.897,40
Carrera 63A con calle 2 Colegio Politécnico Municipal	31.119.482,40
Avenida 1 oeste con calle 13 vía al zoológico	24.675.108,30
Vía Cali Jamundi Cañas Gordas (Metro Cali S.A.)	16.346.833,20
Avenida 9 Norte con calle 28 Norte	1.708.636,80
Calle 3 Carrera 57	16.798.719,60

¡Mejor gestión pública, mayor calidad de vida!



SECTORES REDUCCIÓN ANCHO CALZADAS	
Sector	Valor Intervención \$
Calle 45 Carrera 86	4.713.535,20
Calle 3 Carrera 73	10.515.690,00
Calle 10 A entre carreras 70 y 76A Capri y Nuevo Rey	12.519.247,20
Carrera 39 con calle 29	9.807.662,40
Calle 7 Oeste entre Carreteras 1A y 1B	10.492.522,80
Barrio Capri Calle 10 A Carrera 80	7.606.636,80
Calle 10A Carrera 70 a 72	8.414.434,80
Puente calle 21 Parque lineal	7.805.978,40
VALOR TOTAL	181.135.229,70

De acuerdo a lo anterior, se evidenciaron las siguientes irregularidades:

1. Existiendo múltiples opciones de elementos de pacificación vial dentro de las guías que adopta la República de Colombia para sus vías urbanas y suburbanas, el Municipio de Santiago de Cali no realizó la ponderación de estos elementos, obviando la realidad de la infraestructura vial de la ciudad, las solicitudes precisas de la comunidad, la utilidad de los mismos, y el principio de economía.
2. El Municipio de Santiago de Cali, dispuso de elementos de pacificación vial sin contar con criterios objetivos, ni precisos, sobre las causales de siniestralidad asociadas a exceso de velocidad en los lugares intervenidos.
3. Dentro de las hipótesis de siniestros que maneja la Secretaría de Movilidad, como autoridad de tránsito, no se encuentra el factor de exceso de velocidad, el cual es el componente que constituye la necesidad central para la incorporación de esquemas de pacificación vial.
4. Del 01 de enero de 2017 al 01 de enero de 2019, la autoridad de tránsito solo interpuso 2 comparendos manuales por exceso de velocidad, lo que denota carencia de elementos de fondo, para establecer que los lugares intervenidos requerían disminución de velocidad bajo el esquema de afectación geométrica de las vías intervenidas.
5. La Administración Municipal prescindió, sin justificación de fondo, de la evaluación de los riesgos asociados a la afectación geométrica de las vías, sin valorar el impacto que esta medida (estrechamiento de carriles) generaría en la ciudadanía, y a la prestación de servicios esenciales que salvaguardan de vida de las personas, como lo son: Servicio de Salud en Clínicas; Servicios de Emergencias Médicas; Servicio de Ambulancias; Servicio de Bomberos; Servicios de Defensa Civil, y en general, la atención de desastres.



¡Mejor gestión pública, mayor calidad de vida!

6. Sin adelantar campañas suficientes, efectivas y oportunas sobre educación vial, la Alcaldía de Santiago de Cali se decantó por opciones carentes de valoración económica y de alto impacto negativo en cuestiones de movilidad (tampoco valoradas), que debieron haberse realizado de manera previa a las intervenciones realizadas, y que no solucionan de fondo la situación hipotética de exceso de velocidad, en los puntos intervenidos, como lo es la falta de educación vial.

Las situaciones descritas no garantizan la aplicación del Principio de Economía de la Contratación Estatal, dadas las falencias presentadas en la planeación que enmarca, integralmente, los procesos de contratación, inobservando los artículos 23 y 25 de la Ley 80 de 1993, en el entendido que "(...) la entidad contratante deberá contar con los estudios y diseños que permitan establecer la viabilidad del proyecto y su impacto social, económico y ambiental. Esta condición será aplicable incluso para los contratos que incluyan dentro del objeto el diseño". En tal virtud, los principios de la Función Pública, establecidos en el artículo 3 de la Ley 1437 de 2011, recalcan que las actividades que desarrollen los servidores públicos, se debe enmarcar, entre otras, en la optimización de recursos a través de la eficiencia en su labor. Así mismo, se contraviene el artículo 209 de la Constitución Política de Colombia, el cual ordena que "La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía (...)".

Lo anterior es causado por la omisión de la Alcaldía de Santiago de Cali, de factores esenciales asociados a la planeación integral de sus actuaciones en garantía de la eficiencia y economía de las acciones adelantadas, generando un presunto daño al patrimonio público por \$181.135.229a causa de una gestión fiscal antieconómica, de acuerdo a lo establecido en el artículo 6° de la Ley 610 de 2000, y con presunta vulneración a los deberes de los servidores públicos, establecidos en el numeral 2°, artículo 34 de la Ley 734 de 2002.

5.3. Elementos de Señalización Tubular (Bolardos)

El Ministerio de Transporte, dentro del Manual de Señalización Vial adoptado a través de la Resolución 1885 de 2015, determinó la utilidad de los elementos denominados *Delineadores Tubulares Simples*, indicando que estos están dirigidos a "(...) ayudar al conductor a la visualización de bifurcaciones, para reforzar demarcaciones de zonas de prohibido adelantar o de no traspasar y para identificar mejor los elementos que pueden representar un peligro de ser impactados (...)". Su función, dentro de los esquemas de segregación de tránsito, es lade brindar "información para los conductores" sobre divisiones, o separaciones que indican la incorporación de otros modos de transporte a la vía.

Dentro de las diferentes visitas fiscales realizadas por la Contraloría General de Santiago de Cali se pudo observar que, efectivamente, todos los esquemas de segregación y/o bifurcación, que presentan riesgo de ser impactados, poseen su respectivo elemento de señalización, pero evidenciando, disposición excesiva de dichos elementos en las áreas intervenidas.



¡Mejor gestión pública, mayor calidad de vida!

Hallazgo Administrativo No. 3 con Presunta Incidencia Disciplinaria

En la evaluación realizada a la disposición de elementos de señalización tubular, guiados a prevenir incidentes de tránsito por el impacto sobre los segregadores viales, instalados para la pacificación y ordenamiento vial en la ciudad de Santiago de Cali en el marco del Contrato 4152.010.26.1705.2018, se pudo evidenciar que no existen criterios técnicos ni jurídicos que indiquen la cantidad de elementos tubulares que deben acompañar las segregaciones realizadas, sin contar además, con la respectiva ingeniería de tránsito que defina las condiciones de modo y cantidad.

Esta situación, va en contravía de las actuaciones que, en materia de planeación contractual, deben adelantar las entidades estatales previa a la suscripción de los contratos y de la etapa de licitación de los mismos, desobedeciendo lo indicado en el artículo 25 la Ley 80 de 2003 y en donde, en concordancia con los Principios de la Función Pública que refiere el artículo 3 de la Ley 1437 de 2011, los servidores públicos deben garantizar la efectividad de la labor encomendada. Así mismo, se desobedece el precepto de eficacia que debe regir la función administrativa, en virtud del artículo 209 de la Constitución Política de Colombia.

Lo anterior es generado por la no adopción de criterios técnico - administrativos, dentro de la Administración Municipal, al no estar definida su obligatoriedad dentro de la normatividad aplicable; poniendo en riesgo los intereses del Estado. Así mismo se presenta, presuntamente, vulneración a los deberes de los servidores públicos, establecidos en el numeral 2º, artículo 34 de la Ley 734 de 2002.

6. Elementos de Ordenamiento Vial

Teniendo en cuenta el alcance de los requerimientos que se atienden con el presente informe, la Contraloría General de Santiago de Cali realizó evaluación, tanto a los elementos de ordenamiento vial dispuestos en la Calle 13 con Carrera 100 (taches y bolardos), como a la justificación de la intervención, en virtud de las inconformidades ciudadanas que se presentan en el punto.

6.1. Intersección Calle 13 con Carrera 100

A solicitud de Metro Cali S.A., y de conformidad con el *Documento Técnico de Soporte – Mejoras de Movilidad en la Zona Sur de la Ciudad (Fase 1)*, la Secretaría de Movilidad de Santiago de Cali dispuso, de conformidad con el Contrato No. 4152.010.26.1705.2018 del 08 noviembre por \$718.982.789, de elementos de ordenamiento vial en dicha vía. Concretamente, y en términos generales, con la intervención de este sector, Metro Cali S.A. pretendía aumentar las frecuencias de las rutas del SITM MIO, en los semáforos y estaciones que circundan dicha intersección (Estación Universidades y Estación Univalle), tal como lo indica la *“Descripción General del Problema”*.

El valor y cantidad de elementos de ordenamiento vial dispuestos en el punto motivo de evaluación es el siguiente:



¡Mejor gestión pública, mayor calidad de vida!

Cuadro 3 - Elementos Intersección

Descripción	Valor Unitario \$	Cantidad	Valor Total \$
Delineador Tubular (hitos)	79.290	70	5.550.300
Bordillo Traspasable	57.811	138	7.977.918
SUBTOTAL		208	13.528.218
AU 20%			2.705.644
COSTO TOTAL INTERSECCION			16.233.862

Fuente: Secretaría de Movilidad

Dicha intersección, es una de las que más flujo de vehículos recibe en la ciudad, teniendo en cuenta que confluyen vías como la Calle 5ª y la Calle 13 en donde, adicionalmente, Avenidas como la Simón Bolívar y la Calle 16 nutren dicho punto, dada su condición de vías principales que direccionan a la ciudadanía hacia hitos de Santiago de Cali; es decir, es un punto estratégico de movilidad en la ciudad.

Si bien el estudio parte del supuesto que con dichas intervenciones se mejorará la velocidad en el punto en un 38%, para todos los vehículos, la Contraloría General de Santiago de Cali, dentro de las diferentes visitas fiscales realizada en el sector, pudo constatar que, si bien **EL PUNTO DE INTERSECCIÓN** presenta un mayor flujo vehicular, dicho resultado es relativo y subjetivo, toda vez que las congestiones que se presentaban en el lugar, fueron trasladadas a: semáforos subsiguientes; intersecciones de la misma Calle 13 dentro de la Comuna 22; vías secundarias dentro de la Comuna 22. Lo anterior, teniendo en cuenta que los ciudadanos que utilizaban dicha intersección (donde confluyen dos de las principales vías de la ciudad) para dirigirse a hitos importantes, deben buscar, dentro de dicha comuna, rutas alternas que no cuentan con la capacidad para atender la cantidad de vehículos redireccionados. Cabe recordar que la Comuna 22, es una de las comunas de Santiago de Cali que recibe mayor flujo vehicular, dada su ubicación, cantidad de entidades educativas y de salud que alberga, así como las grandes y pequeñas superficies comerciales a su alrededor.

Adicionalmente, y dado lo anterior, se pudo constatar que las congestiones que se presentan, en hora pico, alcanzan a impactar la misma intervención realizada; esto es que, el punto presenta obstaculizaciones dado el alcance del impacto negativo que generó en las vías alternas. Incluso la misma Calle 5ª, sentido Norte - Sur, a pocos metros de la intersección, evidencia un impacto negativo significativo en cuanto a congestión.

Como lo pudo evidenciar la Contraloría de Santiago de Cali, rutas Alimentadora y Pretroncales, que operan por fuera de los carriles exclusivos del sistema, se ven inmersas en los traumatismos viales que se presentan en el sector por los cambios en la intersección en cuestión.

Es de precisar que, directamente, y de acuerdo a lo anterior, el único modelo de bus del SITM MIO que podría verse directamente beneficiado con estas intervenciones son los Articulados, dada la exclusividad de carriles por los que transita; razón por la cual, el tiempo de los viajes mejoraría en 3,3 minutos, para todos los tipos de vehículos, y refiere



¡Mejor gestión pública, mayor calidad de vida!

el documento motivo de análisis, no tuvo en cuenta los factores de riesgo que afectarían dicha proyección.

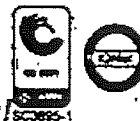
Importante es aclarar, que actualmente Metro Cali S.A. no ha construido la Estación Terminal del Sur, siendo la Estación Intermedia Universidades utilizada para el objetivo primario de una terminal de cabecera, y la cual, dada sus condiciones de espacio e infraestructura, no puede atender la cantidad y flujo de buses del MIO que actualmente recibe, lo que genera congestiones y embotellamientos dentro de la misma estación que afectan los tiempos de salida y llegada, de las rutas que atiende; factor que no fue tenido en cuenta dentro del documento técnico que soporta la intervención, siendo trasladado dicho inconveniente a medios de transporte diferentes al SITM MIO.

En el mismo sentido, este ente de control, en múltiples informes de auditoría que ha realizado a la Operación del SITM MIO, ha evidenciado que el principal factor de insatisfacción de los usuarios recae en las frecuencias del mismo, y que ha sido el principal actor dentro del *Círculo de Deterioro* del sistema, y que ha generado los inconvenientes financieros expuestos en dichos informes; es decir que el MIO, desde su operación, no ha venido prestando un servicio bajo los parámetros de eficiencia, y calidad demandado por la ciudadanía (Nivel de Satisfacción del Usuario - NSU).

Hallazgo Administrativo No. 4 con Presunta incidencia Disciplinaria y Fiscal.

En la evaluación adelantada al estudio realizado por Metro Cali S.A., denominado *Documento Técnico de Soporte - Mejoras de Movilidad en la Zona Sur de la Ciudad (Fase 1)*, que soporta la instalación de los elementos de Ordenamiento Vial en la intersección Calle 13 con Carrera 100, desarrollados con recursos de la Secretaría de Movilidad a través del Contrato 4152.010.26.1705.2018, y a petición de ente gestor del MIO, se pudo evidenciar que existen vacíos de fondo en la planeación e identificación de la necesidad y alcance de las intervenciones realizadas, que soportan dicho documento, dado que:

- El tiempo de los viajes al mejorar en 3,3 minutos, para todos los tipos de vehículos, que indica el documento y justifica las intervenciones, no solucionan los problemas de fondo del SITM MIO (además de beneficiar solo a los carriles exclusivos) que han llevado a los usuarios a calificar, de forma insatisfactoria, las frecuencias del sistema, y que inducen a la utilización de medios alternativos de transporte, tal como se ha indicado en disposiciones arbitrales amparadas por el Consejo de Estado.
- Se pretende solucionar inconvenientes en las frecuencias de ciertas rutas del SITM MIO, y las cuales no resultan, exclusivamente, de los problemas de movilidad que se generan en la zona, sino de otros factores propios de la infraestructura que no ha ejecutado Metro Cali S.A, como lo es la Estación Terminal Sur.
- Los problemas de movilidad que presenta el sector, fueron trasladados, de la intersección en cuestión, a otros puntos circundantes. Así pues, los resultados, en términos de disminución en los tiempos de viaje para los medios de transporte que confluyen en el punto, incluidos los buses alimentadores y padrones del SITM MIO, son relativos.



¡Mejor gestión pública, mayor calidad de vida!

Las situaciones descritas no garantizan la aplicación del Principio de Economía de la Contratación Estatal, dadas las falencias presentadas en la planeación que enmarca, integralmente, los procesos de contratación, inobservando los artículos 23 y 25 de la Ley 80 de 1993, en el entendido que "(...) la entidad contratante deberá contar con los estudios y diseños que permitan establecer la viabilidad del proyecto y su impacto social, económico y ambiental. Esta condición será aplicable incluso para los contratos que incluyan dentro del objeto el diseño". En tal virtud, los principios de la Función Pública, establecidos en el artículo 3 de la Ley 1437 de 2011, recalcan que las actividades que desarrollen los servidores públicos, se debe enmarcar, entre otras, en la optimización de recursos a través de la eficiencia en su labor. Así mismo, se contraviene el artículo 209 de la Constitución Política de Colombia, el cual ordena que "La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía (...)"

Lo anterior es causado por la omisión de la Alcaldía de Santiago de Cali, de factores esenciales asociados a la planeación integral de sus actuaciones en garantía de la eficiencia y efectividad de las acciones adelantadas, generando un presunto daño al patrimonio público por \$16.233.861a causa de una gestión fiscal antieconómica, de acuerdo a lo establecido en el artículo 6° de la Ley 610 de 2000, y con presunta vulneración a los deberes de los servidores públicos, establecidos en el numeral 2°, artículo 34 de la Ley 734 de 2002.

Como resultado de la presente auditoría, el Municipio de Santiago debe elaborar un Plan de Mejoramiento, que 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 quince (15) días hábiles siguientes al recibo del informe, de acuerdo con la Resolución N° 0100.24.03.19.011 de marzo 04 de 2019.

Atentamente,

FELIPE ANDRÉS SARDI URREA
 Director Técnico ante Administración Central.

C.C. Alba Lucero Urrea - Jefe Control Interno Metro Cali S.A.

C.C. Jaime Bonilla - Jefe Control Interno Alcaldía de Santiago de Cali

	NOMBRE	CARGO	FIRMA
Proyectó	Felipe Sardi Urrea James González Apolinar Lidia Fernanda Pasmin	Director Técnico Central - Coordinador Auditor Fiscal Auditor Fiscal	
Revisó	Felipe Sardi Urrea Jhon Jairo Londoño	Director Técnico Central Auditor Fiscal	
Aprobó	Felipe Sardi Urrea	Director Técnico Central	

Los arriba firmantes declaramos que hemos revisado el documento y lo encontramos ajustado a las normas y disposiciones legales vigentes y por lo tanto, bajo nuestra responsabilidad lo presentamos para firma.

¡Mejor gestión pública, mayor calidad de vida!

