16. SECRETARÍA INFRAESTRUCTURA



16.1 Dimensión 2: Cali, Solidaria por la Vida
16.1.1 Línea estratégica 2.3 Territorios para la Vida
16.1.1.1 Programa 2.3.7 Espacio Público para la Integración Socio-Ecológica

- **Indicador 52030070009: Vías y andenes adecuados con inclusión social**

La secretaría de infraestructura durante el año 2020 ha desarrollado proyectos enfocados al cumplimiento del indicador de vías y andenes adecuados con inclusión social, de esta manera se adecuará y preservará la infraestructura vial y peatonal para permitir una mejor movilidad, disminuir los tiempos de viaje, y bajar los niveles de accidentalidad, por consiguiente, cumplir con los compromisos adquiridos por parte de la Administración Municipal con la ciudadanía, demostrando así los esfuerzos traducidos en procura de beneficios en materia social y económica para la comunidad.

La comunidad atendida en este sentido, no experimentará sentimientos de exclusión social, sino de reconocimiento de su existencia y derechos, atención diferenciada y generación de condiciones tendientes a la equidad, percibiendo la transparencia que permita elevar sus niveles de credibilidad y confianza en la administración Municipal.

Durante el año 2020 se han ejecutado 3274.4 m2 bajo el proyecto “Adecuación con adoquines de vías y andenes en Santiago de Cali”, de esta manera la secretaria de infraestructura ha adecuado 2950 m2 de vías y 324.4 m2 de andenes, con proyectos incluyentes donde se ha tenido en cuenta personas en situación de discapacidad, con el fin de promover una ciudad amigable e incluyente tanto en movilidad peatonal como en movilidad vehicular.

Descripción de la Meta	Indicador de Producto	Unidad de Medida	Línea Base 2019	Meta	Programado 2020	Ejecutado 2020
A diciembre de 2023 se adecuan 54706 m2 de vías y andenes con inclusión social	Vías y andenes adecuados con inclusión social	m2	40.673	95.379	1.385,74	3.274,40

16.2 Dimensión 3: Cali, por Nuestra Casa Común
16.2.1 Línea estratégica 3.1 Fortalecimiento y Gestión de los Socioecosistemas
16.2.1.1 Programa 3.1.4 Ruralidad Sustentable

- **Indicador 53010040006: Vías rurales con mantenimiento anual rutinario con inclusión social**

La movilidad de los ciudadanos, así como su calidad de vida se ve afectada por el mal estado de la malla vial rural local, ya que al presentar deterioro en las vías se incrementan

los costos de mantenimientos de vehículos, transportes de alimentos y pasajeros, además los tiempos de traslados se aumentan por los represamientos que se pueden producir en la vía.

Debido al constante crecimiento de la zona rural de Santiago de Cali, es evidente la necesidad de efectuar el mantenimiento a la malla vial rural local, por deterioro de su capa de rodadura (afirmado) por erosiones producidas por las escorrentías superficiales en las zonas, las cuales sumadas al tránsito diario de vehículos producen hundimientos, desmoronamientos y pérdidas de banca en algunos sectores causando trancones, accidentes y daños a los vehículos, afectando la productividad rural.

Sumado a lo anterior, es indispensable recalcar la importancia de la limpieza de la capa vegetal invasiva en bordes de vía y limpieza en las obras de drenaje, conservando de esa manera la perdida de anchos de vía y el estancamiento de aguas superficiales en las obras de drenaje que afecten el estado de las vías.

Por tales razones, se requiere que a la malla vial rural de Santiago de Cali se le realice un constante mantenimiento rutinario para evitar su deterioro. Cabe anotar que, según el período programado de mantenimiento, el porcentaje de malla vial considerada en buen estado, por su uso normal y alterno, también deberá proporcionársele un mantenimiento preventivo.

Durante el año 2020 en el proyecto “Mantenimiento rutinario de vías rurales realizado con participación ciudadana en Santiago de Cali” se han ejecutado 150.0 kilómetros donde se han priorizado las vías rurales en mal estado, mejorando las condiciones de movilidad en distintos sectores rurales y a su vez mejorando la calidad de vida para los habitantes del sector.

Descripción de la Meta	Indicador de Producto	Unidad de Medida	Línea Base 2019	Meta	Programado 2020	Ejecutado 2020
A diciembre de 2023 se realiza mantenimiento rutinario de 250 km de vías rurales.	Vías rurales con mantenimiento anual rutinario con inclusión social	km	250	250	250,00	150,00

- **Indicador 53040010003: Mantenimiento de puentes peatonales de la zona urbana y rural**

Los puentes peatonales son estructuras que permite el tránsito de forma segura de los patones que las utilizan, estos sirven para atravesar, vías, canales, entre otros.

Durante muchos años se han venido usando estas estructuras en zonas donde según las estadísticas de cada ciudad la accidentalidad con peatones y vehículos ha aumentado

considerablemente, es por ello que instituciones gubernamentales deben brindar protección y seguridad a los peatones al transitar por las vías.

por ende, es importante mantener o rehabilitar estos puentes peatonales, ya que con el paso del tiempo estos van presentando un deterioro periódico que de no ser atendido a tiempo pueden ocasionar accidentes, es por ello que la secretaria de infraestructura tiene proyectado la realización de obras de mantenimiento y rehabilitación de puentes en la ciudad de Santiago de Cali.

Descripción de la Meta	Indicador de Producto	Unidad de Medida	Línea Base 2019	Meta	Programado 2020	Ejecutado 2020
A diciembre de 2023 se han realizado mantenimiento a 37 puentes peatonales en la zona urbana y rural.	Mantenimiento de puentes peatonales de la zona urbana y rural	Número	207	244	2	2

- **Indicador 53040010004: Mejoramiento de la red peatonal en la zona urbana y rural**

La red peatonal es la parte de la vía delimitada y reservada para el tránsito de peatones, Con el paso del tiempo las estructuras de la red peatonal se van deteriorando, por ende, es indispensable realizar mejoramientos y mantenimientos que prevengan deterioros grandes, los cuales pueden provocar accidentes de peatones al caminar por esas zonas.

Mejoramiento de la Red peatonal en la zona urbana y rural se han ejecutado 1000 m2 donde 640 m2 pertenecen a la red peatonal de la zona urbana y 160 m2 a la zona rural, permitiendo de esta manera que los peatones tengan un espacio adecuado y en óptimas condiciones para transitar sin correr peligro de accidente en cuanto a caídas por mal estado de anden o con vehículos por transitar por las calles.

Descripción de la Meta	Indicador de Producto	Unidad de Medida	Línea Base 2019	Meta	Programado 2020	Ejecutado 2020
A diciembre de 2023 se ha realizado mantenimiento de 28.900 m2 de la red peatonal de la zona urbana y rural.	Mejoramiento de la red peatonal en la zona urbana y rural	m2	97.068	125.968	1000	1000

16.2.1.2 Programa 3.4.4 Mejoramiento de la Infraestructura Vial

- **Indicador 53040040001: Intersecciones viales a desnivel construidas**

Santiago de Cali es una ciudad que durante años viene creciendo gradualmente en el desarrollo de la malla vial, pero de la misma manera ha crecido de manera exponencial el parque automotor, provocando en puntos específicos de la ciudad congestión sobre todo en horas pico, induciendo retrasos y accidentes en los viajeros tanto de servicios particulares como de servicios públicos.

Por las razones ya expuestas esta administración queriéndole dar soluciones a esos puntos álgidos ha decidido intervenir diferentes intersecciones de la ciudad, proyectando construcciones a desnivel que permitan el flujo continuo y de la misma manera disminuir los índices de accidentalidad en las vías.

Dentro de las intersecciones viales a desnivel que se pretenden ejecutar en el periodo 2020 – 2023 se ha adelantado los estudios previos para la iniciación de los estudios y diseños de el Bulevard de San Antonio.

Descripción de la Meta	Indicador de Producto	Unidad de Medida	Línea Base 2019	Meta	Programado 2020	Ejecutado 2020
A diciembre de 2023 se han construido 6 intersecciones viales a desnivel.	Intersecciones viales a desnivel construidas	Número	16	22	0,21	0,21

- **Indicador 53040040003: Vías y obras de drenaje en la zona urbana y rural construidas**

La movilidad de los ciudadanos, así como su calidad de vida se ve afectada por el mal estado de la malla vial urbana y rural en la ciudad, ya que existen vías que nunca han sido pavimentadas y su capa de rodadura existente se encuentra en deterioro, incrementando los costos de mantenimientos de vehículos, transportes de alimentos, pasajeros y carga, los tiempos de traslados se aumentan por los represamientos que se pueden producir en la vía y las condiciones de salud en los habitantes de estos sectores se ve afectada considerablemente.

Debido al constante crecimiento de la zona urbana y rural de Santiago de Cali, es evidente la necesidad de efectuar la construcción de vías y obras de drenaje tanto en las comunas como en los corregimientos de la ciudad, obras que se deben realizar teniendo en cuenta la normatividad vigente como Manual de diseño de pavimentos asfálticos para vías con bajos volúmenes de tránsito, Manual de diseño de pavimentos de concreto para vías con bajos, medios y altos volúmenes de tránsito, Manual de diseño de cimentaciones superficiales y profundas para carreteras entre otros, y siguiendo la reglamentación tales como: Resolución 1376 del 26 de mayo de 2014, Resolución 001049 del 11 de abril de 2013, Resolución 2566 - 2567 del 16 de julio de 2010, Resolución 007106 del 02 de

diciembre de 2009, Resolución 000803 del 06 de marzo de 2009, Resolución 000744 del 04 de marzo de 2009 y Resolución 003482 del 15 de agosto de 2007

Durante lo que va corrido del 2020 se han ejecutado 1 kilómetro en cuanto al indicador de vías y obras de drenaje en la zona urbana y rural construidas, este kilometro se construyó en la zona urbana mejorando las condiciones del sector en cuanto a movilidad y accidentalidad.

Descripción de la Meta	Indicador de Producto	Unidad de Medida	Línea Base 2019	Meta	Programado 2020	Ejecutado 2020
A diciembre de 2023 se han construido 24 km de vías y obras de drenaje.	Vías y obras de drenaje en la zona urbana y rural construidas	km	138	162	2,37	2,37

- **Indicador 53040040004: Vías con mantenimiento y rehabilitación eco sostenible**

Las vías con mantenimiento y rehabilitación eco sostenible se han realizado al 30 de octubre 58.50 kilómetros, lo que conlleva a mejorar las condiciones de tránsito y transporte por las calles de la ciudad, además, bajo este indicador se ejecuta en proyecto movilizador Plan Bicentenario de Mantenimiento y Rehabilitación vial Eco-sostenible, el cual comprende mantener y/o rehabilitar las vías, utilizando el asfalto que es activo del Distrito de Santiago de Cali mediante la técnica de pavimento reciclado, que consiste en reutilizar las secciones del pavimento envejecidas, una vez han cumplido con la vida útil, siguiendo el proceso de reciclaje RAP (Recycled Asphalt Pavement).

Este material tendrá un nuevo uso empleando sus mismos componentes. Con este sistema de reciclado del asfalto se persigue el ahorro de costos, pero también una mejora del medio ambiente, ya que se evita la extracción y transporte de nuevos áridos, lo que redunda, además, en mayor seguridad vial por las carreteras. Esto se logra con la ayuda de equipos como las fresadoras y el acopio del material recuperado en los talleres del municipio

Descripción de la Meta	Indicador de Producto	Unidad de Medida	Línea Base 2019	Meta	Programado 2020	Ejecutado 2020
A diciembre de 2023 se ha realizado mejoramiento vial de 400 km de la zona urbana y rural.	Vías con mantenimiento y rehabilitación eco sostenible	km	489	889	76,69	58.50

- **Indicador 53040040006: Frentes de trabajo de las 21 Megaobras ejecutados mediante el sistema de contribución por valorización**

Por mandato del artículo 338 de la Constitución Política, compete al Concejo de Santiago de Cali, imponer contribuciones fiscales y parafiscales, fijar los sujetos activo y pasivo, los hechos y las bases gravables y las tarifas de las mismas. La contribución de valorización, según se deduce del inciso primero del artículo 317 de la Constitución política, es un gravamen especial que recae sobre la propiedad inmueble y que puede ser exigido no solo por los municipios sino por la nación o cualquier otro organismo público que realice una obra de beneficio social y que redunde en un incremento del valor de la propiedad inmueble, en el artículo 82 establece que es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público que por su destinación al uso común prevalece sobre el interés particular.

Por otra parte, la Ley 25 del 8 de noviembre de 1921, estableció el impuesto directo de valorización que consiste en una contribución sobre las propiedades raíces que se benefician con la ejecución de obras de interés público local. El artículo 19 de la Ley 1° de 1943 extendió el impuesto o contribución de valorización a todos los Municipios, al disponer: "los municipios que hoy no tienen derecho a establecer el impuesto de valorización podrán establecerlo, distribuirlo, recaudarlo, e invertirlo para obras de interés público".

El Decreto Ley 1333 de 1986 en su artículo 234, extendió la contribución de valorización establecida por la ley 25 de 1921, a todas las obras que ejecute la nación, los departamentos, el distrito especial de Bogotá, los municipios y cualquier otra entidad de derecho público, que se beneficie con los efectos económicos que generan tales obras.

El Acuerdo No. 0178 de 2006, modificado por el Acuerdo 190 de 2006, definió la contribución de valorización como el gravamen real obligatorio decretado en Santiago de Cali, sobre las propiedades inmuebles sujeta a registro, destinado a la construcción de una obra, plan o conjunto de obras de interés público, que se impone a los propietarios o poseedores de aquellos bienes inmuebles que se beneficien con la ejecución de las mismas.

Mediante Acuerdo No. 0241 de 2008, el Honorable Concejo Municipal de Santiago de Cali, autorizó el cobro de una Contribución de Valorización por Beneficio General para la construcción de un plan de obras que mejoran la malla vial y los sistemas de movilidad y el espacio público, contempladas en el Plan de Desarrollo, 2008-2011 "Para Vivir la Vida Dignamente".

La situación económica del Municipio de Santiago de Cali, no permitía afrontar la recuperación de la deteriorada malla vial y su atraso en aperturas de nuevas vías y optimizar las intersecciones, debido en parte a que los recursos de sobretasa a la gasolina se encuentran comprometidos en un 70%, además de la obligatoriedad de cumplir con el convenio de desempeño que limitan la destinación de los recursos.

La contribución de valorización está prevista como una estrategia para ejecutar obras de interés público con el aporte económico forzoso de los propietarios y poseedores de los inmuebles que cada obra beneficia, al transmitir a los predios un valor agregado. Este mecanismo, permite a la Administración Municipal, destinar los cada vez más escasos recursos provenientes de otras fuentes para atender otros requerimientos.

Las últimas obras que se habían realizado en el Municipio de Santiago de Cali financiadas por el sistema de la Contribución por Valorización, databan del año 1996, por ello surgió la necesidad que la Administración Municipal apoyada en el Acuerdo Municipal 0241 de 2008, comenzara a realizar el proyecto de desarrollo urbanístico que la ciudad necesitaba como lo es el plan de las 21 Megaobras, financiado por este sistema.

El plan de obras a financiado por la contribución de valoración, genera un profundo impacto en el desarrollo de la ciudad, favorece e incentiva la generación de empleo, además del sentido social que lleva en sí misma la construcción de un Plan de Obras, la gestión social contribuye significativamente con la apropiación de la ciudad por parte de caleños y caleñas que viven, disfrutan y crecen en ella y cuya participación garantizará la sostenibilidad de las obras que son de interés público. Este plan de obras lleva implícita una participación social como una herramienta que facilita el acercamiento entre los ciudadanos y la Administración Municipal; fortalece en los ciudadanos la comprensión de la gestión pública; facilita el conocimiento de la gestión del Municipio, reconociendo los motivos que orientan la acción del Municipio y promueve la sostenibilidad de los proyectos

En el mes de diciembre del 2020 se entregó una de las megaobras cuyo objetivo era "construcción puente vehicular a desnivel en la carrera 100 con calle 25, Santiago de Cali." Este proyecto contempló la construcción de 2 puentes vehiculares, el empalme de la carrera 99 entre calles 25 y 26, construcción de empalmes y accesos a los puentes, señalización y demarcación, urbanismo y bici-carriles.

Mediante la entrega de esta obra se pretende que mejore la movilidad en el sector, que la transitabilidad de vehículos, bici-usuarios y peatones sea más segura, que los índices de accidentalidad se disminuyan y que los tiempos de recorridos sean en menos tiempo.

Descripción de la Meta	Indicador de Producto	Unidad de Medida	Línea Base 2019	Meta	Programado 2020	Ejecutado 2020
A diciembre de 2023 entrará en ejecución 14 frentes de trabajo de las 21 Mega obras.	Frentes de trabajo de las 21 Megaobras ejecutados mediante el sistema de contribución por valorización	Número	28	42	1,00	1,00

16.2.2 Línea estratégica 3.5 Gestión del Riesgo

16.2.2.1 Programa 3.5.1 Reducción del Riesgo

- **Indicador 53050020011: Demoliciones de techos de áreas afectadas por asentamientos de desarrollo incompleto del Proyecto Plan Jarillón, realizadas con procesos de concertación y garantía de derechos**

Durante los Últimos años se han venido presentados asentamientos informales en las zonas de protección del Jarillon, estos asentamientos a medida que pasa el tiempo pueden provocar desestabilización del Jarillon y perdida del material de soporte, por ende, es

indispensable que la administración de manera atenta este vigilante ante posible llegada de personas que buscan crear refugios en la zona, y además, ir demoliendo dichos refugios o “techos” para mantener protegido el jarillon

previniendo los asentamientos humanos ilegales en zonas de protección la secretaría de infraestructura ha demolido 20 techos contribuyendo al indicador Demoliciones de techos de áreas afectadas por asentamientos de desarrollo incompleto del Proyecto Plan Jarillón, realizadas con procesos de concertación y garantía de derechos.

Descripción de la Meta	Indicador de Producto	Unidad de Medida	Línea Base 2019	Meta	Programado 2020	Ejecutado 2020
A diciembre de 2023 se ha realizado demolición de 2.317 techos afectados por asentamientos. Proyecto Plan Jarillón.	Demoliciones de techos de áreas afectadas por asentamientos de desarrollo incompleto del Proyecto Plan Jarillón, realizadas con procesos de concertación y garantía de derechos	Número	2.409	4.726	20	20