

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



INFORME DE EVALUACIÓN 2005
INDICADORES DE RESULTADOS E IMPACTO DEL PROGRAMA

Santiago de Cali, Abril de 2006

**Avenida 6N N°. 17 - 92 Oficina 705
Telefax: 6534406**



COMITÉ DIRECTIVO

RAFAEL SANTOS
CO-DIRECTOR EL TIEMPO

EMILIA RUIZ
DIRECTORA EJECUTIVA FUNDACIÓN CORONA

MARÍA FERNANDA CAMPO
PRESIDENTA CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ

ÓSCAR ROJAS RENTERÍA
DIRECTOR FUNDACIÓN ALVARALICE

FRANCISCO LLOREDA MERA
DIRECTOR EL PAÍS

JULIÁN DOMÍNGUEZ RIVERA
PRESIDENTE CÁMARA DE COMERCIO DE CALI

COMITÉ TÉCNICO

LUIS ALEJANDRO TORRES
EL TIEMPO CALI

CLAUDIA JIMENA TORRES
EL TIEMPO BOGOTÁ

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

JOHN WILSON BUITRAGO
ECONOMISTA VICEPRESIDENCIA DE GESTIÓN CÍVICA Y SOCIAL CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ

JUAN DIEGO SAA
COORDINADOR DE PROGRAMAS FUNDACIÓN ALVARALICE

MARÍA DEL MAR GIRALDO
ASISTENTE DE DIRECCIÓN EL PAÍS

CESAR AUGUSTO GARCÍA
GERENTE DE GESTIÓN PÚBLICA CÁMARA DE COMERCIO DE CALI

COORDINACIÓN

GLORIA ELIANA ESPINOSA PINTO
COORDINADORA

MAURICIO VÁSQUEZ NÚÑEZ
ASISTENTE TÉCNICO

Presentación

El programa Cali Cómo Vamos en su esfuerzo por evaluar los cambios en la calidad de vida y bienestar de la población, presenta los resultados obtenidos a 2005 en los diferentes sectores del desarrollo, como consecuencia de la aplicación de las políticas públicas, para lo cual se hace seguimiento a las ejecutorias del actual Plan de Desarrollo Municipal “Por una Cali segura, productiva y social Tú tienes mucho que ver”.

Con relación al sector educativo se presentan avances, a partir del aumento de la tasa de cobertura bruta y se mantiene el porcentaje con respecto al año anterior del número de niños que abandonan el sistema escolar antes de acabar el periodo lectivo. Sin embargo, existe un importante reto para la administración en mejorar los resultados obtenidos en las pruebas Saber e Icfes.

Por otra parte, en materia de salud la ciudad avanzó en el acceso de los más pobres a la salud, y se mantuvo estable en una cobertura completa de vacunación de niños menores de un año. A su vez, se destaca el aumento de la tasa de mortalidad materna con respecto al año inmediatamente anterior, siendo necesario reforzar la atención prenatal y las campañas de información focalizada en esta materia.

En saneamiento básico las coberturas en acueducto y alcantarillado disminuyeron, lo cual implica que es necesario reforzar las inversiones para lograr una cobertura universal de este importante servicio. En términos de Espacio Público se registran avances en los tramos para ejecución del Sistema de Transporte Masivo -MIO, y en la construcción de andenes y separadores viales, pero si bien no se reporta el estado de la malla vial de la ciudad es necesario tomar acciones inmediatas para impedir que continúe deteriorándose y cada vez sea necesario destinación de más recursos.

La calidad de aire en la ciudad mejoró en 2005, según las mediciones registradas, así como los vertimientos de la ciudad al río Cauca, pero esta debe ser una prioridad y un ejercicio colectivo de velar por un medio ambiente mucho más sano y menos contaminado.

En finanzas públicas se observa que se está cumpliendo con los parámetros legales en especial en la capacidad de pago del servicio de la deuda y el incremento de la participación de la inversión en los gastos totales. Se debe continuar con el esfuerzo de disminuir y cumplir con lo establecido en la ley 358 de 1997 relacionado con el indicador de sostenibilidad de la deuda.

Respecto al acceso a la vivienda digna por parte de población más pobre y vulnerable de la ciudad durante 2005, se aumentó la cobertura. Pero es necesario considerar las dificultades de acceso de algunos grupos poblacionales para disponer de una solución de vivienda, lo cual implica que la administración municipal debe continuar realizando mayores inversiones no sólo en la ampliación de la oferta de vivienda sino también en hacerla mas accesible a la población más pobre, teniendo en cuenta su capacidad de pago y la posibilidad de incrementar subsidios.

En materia de responsabilidad ciudadana los indicadores señalan que el comportamiento ciudadano en aspectos relacionados con la movilidad vial, el cuidado del ambiente, el respeto a la vida y el compromiso con la ciudad, debe mejorar. Cali en 2005 registra un mayor número de personas atropelladas, más choques simples, como también disminuyó el porcentaje de ciudadanos que cancelaron oportunamente el impuesto predial. La ciudad requiere entonces, de una política contundente en seguridad vial y de fortalecimiento de la cultura y responsabilidad ciudadana.

Uno de los temas de la mayor importancia en la calidad de vida de la población es la Seguridad Ciudadana, en el último año disminuyeron la tasa de homicidios y la tasa de muertes violentas por cada cien mil habitantes. Adicionalmente, aumentaron los delitos contra el patrimonio económico como lo es el hurto a personas y se mantuvo la misma cifra en el hurto a entidades bancarias.

Este informe sobre los indicadores de impacto de calidad de vida en la ciudad de Cali contiene los resultados sobre los diferentes temas del desarrollo local. Contiene datos actualizados, pero también se encontraron deficiencias en el acceso y disponibilidad de la información en algunos sectores, cuyo principal proveedor de información es la administración municipal. En este informe se avanza en la realización de análisis comparativos con algunas ciudades especialmente con Bogotá y/o con los resultados del nivel nacional, de tal forma que este esfuerzo contribuya al mejoramiento del análisis de información sobre la ciudad.

A continuación se presentan los resultados alcanzados en cada uno de los sectores, con corte a diciembre de 2005, de acuerdo con los indicadores técnicos del programa Cali Cómo Vamos, así como los indicadores de percepción ciudadana, a partir de la Encuesta realizada en julio de 2005 y presentada en la Línea Base del Programa.

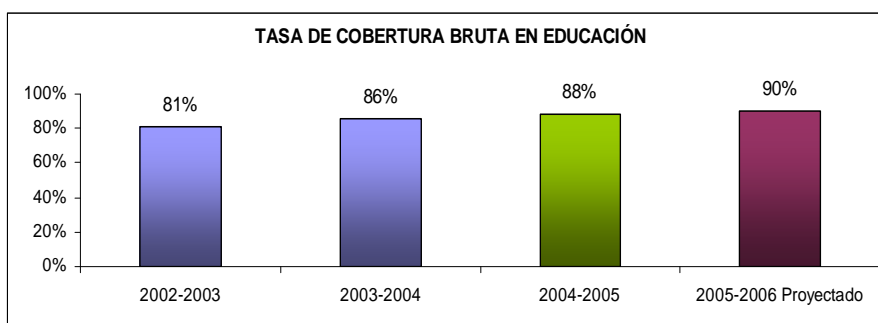
Cómo Vamos en Educación

El indicador *Cómo Vamos en Educación* mide los cambios en la cobertura en los niveles de preescolar, básica primaria, secundaria y media, el nivel de competencias y el grado de deserción del sistema educativo en Cali.

El acceso al sistema educativo se mide a través de la tasa de cobertura neta, calculada como el total de estudiantes matriculados que están en edad escolar con relación a la población en edad escolar¹. Sin embargo, la Secretaría de Educación Municipal (SEM) suministró la tasa bruta², que se presenta a continuación. La tendencia de este indicador en los últimos años es positiva, en la cual la cobertura pasa del 86% en el año lectivo 2003-2004, al 88% en 2004-2005.

La SEM estima que para el año académico 2005-2006, la tasa de cobertura bruta alcanzará el 90%, a partir de la proyección de población en edad escolar de la ciudad. No obstante, el Plan de Desarrollo tiene como meta a 2007 un 88%, lo cual indica que si bien se está cumpliendo la misma, se debe mantener e incrementar el acceso al sistema educativo.

Es importante destacar que Bogotá registra una tasa de cobertura bruta del 98,6% a 2005³, lo que implica la existencia de amplia brecha en materia de acceso al sector educativo entre la capital del país y nuestra ciudad.



Fuente: Secretaría de Educación Municipal.

¹ La edad escolar corresponde al rango de edad entre los 5 y los 17 años.

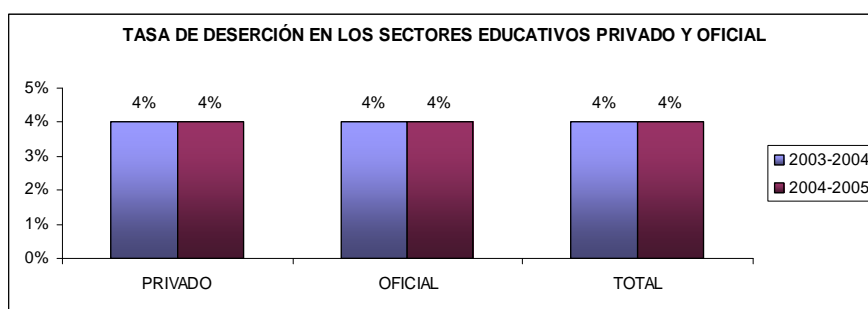
² La tasa bruta incluye, además de los matriculados en edad escolar, los que están en extra-edad, por lo que la tasa bruta siempre será más alta que la neta.

³ Bogotá Cómo Vamos, Informe de Evaluación Dos Años de la Administración Distrital 2004-2008.

A su vez, con el fin de evaluar si el acceso a la educación es permanente, se observa la tasa de deserción escolar en la ciudad, calculada como el número de estudiantes que abandonan su cupo, dividido por el número total de estudiantes matriculados al principio del año académico. Entre los años lectivos 2003-2004 y 2004-2005 la tasa permanece estable en un 4%, tanto a nivel general, como en el sector privado y el oficial.

Sin embargo, se registró que el número de estudiantes que desertaron del sistema, si bien disminuyó en el total y en el sector privado, aumentó en las instituciones oficiales, lo cual es una situación cuyas causas debe identificar la SEM, pues bien puede ser consecuencia de factores económicos, o bien de la calidad de la educación.

Mientras el sector oficial registró un 4% de deserción escolar en Cali en 2004-2005, el Ministerio de Educación Nacional espera que esta tasa sea del 5,5% en el último año, luego de haber registrado un 6,02% en 2004⁴.



Fuente: Secretaría de Educación Municipal.

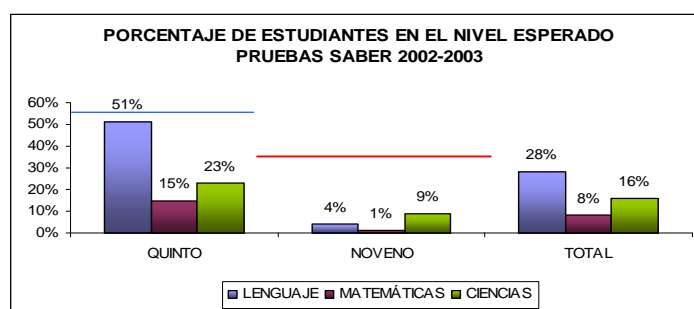
Posteriormente se evalúa el nivel de competencias de los estudiantes de quinto y noveno grado, como el porcentaje de quienes obtienen el nivel esperado de rendimiento en las pruebas SABER por áreas del conocimiento, mostrando los aspectos a mejorar tanto en la educación primaria como en la básica secundaria.

La más reciente prueba que incluyó lenguaje, matemáticas y ciencias, fue la correspondiente al año escolar 2002-2003, donde se evidencian grandes falencias en las tres áreas, especialmente en el grado noveno, y se destaca únicamente el rendimiento en lenguaje en grado quinto, al registrar un 51%, cuando el porcentaje esperado según el ICFES, era del 55%.

⁴ DNP, Balance de Resultados del Plan Nacional de Desarrollo “Hacia un Estado Comunitario”. Serie Reportes de Evaluación /No. 27 Febrero 2006.

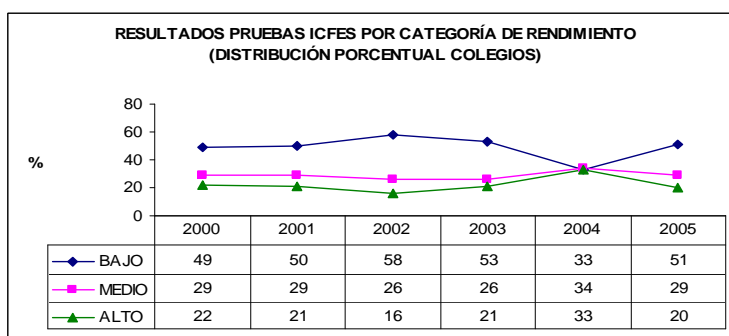
La calidad de la educación en Cali es preocupante incluso en términos relativos, pues los puntajes promedio en las pruebas SABER son inferiores al promedio nacional, tanto en las tres áreas de conocimiento, como en quinto y noveno grado⁵.

Si bien hubo nuevas pruebas en 2004 a nivel nacional, éstas se realizaron solo en lenguaje y matemáticas, para algunas instituciones, y con el fin de comprobar posibles alteraciones de resultados, como la copia en las pruebas por parte de los estudiantes (www.icfes.gov.co, 2005).



Fuente: ICFES, Informe de Progreso Educativo 2004, Valle del Cauca.
Porcentaje Esperado por el ICFES: 55% para Quinto, 35% para Noveno.

Por otra parte, los resultados de las Pruebas de Estado para el ingreso a la Educación Superior del ICFES, que evalúan las competencias de los estudiantes de grado 11, se registran como el porcentaje de colegios que se ubicaron en cada categoría de rendimiento. De esta forma, se observa que si bien en 2004 hubo casi el mismo número de colegios en los niveles alto, medio y bajo, para 2005 la distribución volvió a poner al rendimiento bajo como el más frecuente entre los colegios de Cali.

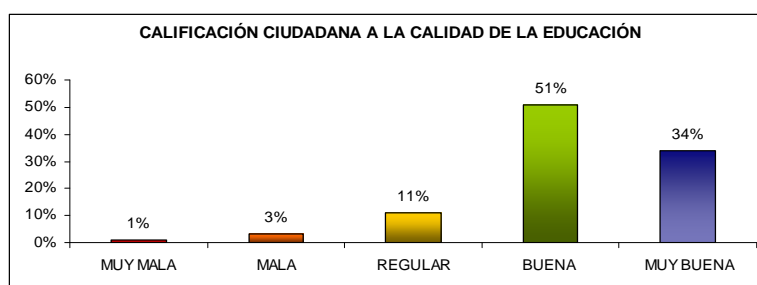


Fuente: ICFES.

⁵ Fuente: ICFES. Tomado del Informe de Progreso Educativo 2004, Valle del Cauca.

Como complemento al análisis de las variables, el indicador incluye la percepción ciudadana de la calidad de la educación, la cual fue calificada como “buena” por el 51% de los encuestados. Siendo 1 muy mala y 5 muy buena, la ciudadanía calificó la calidad del servicio educativo con 4,14 en promedio.

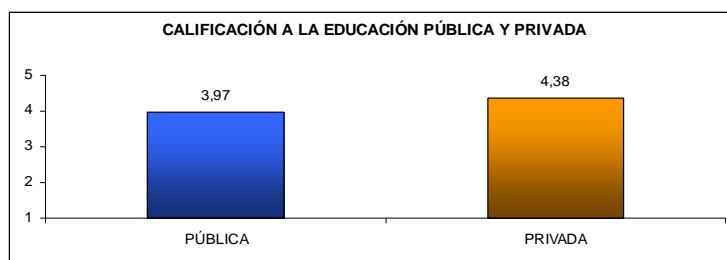
Sin embargo, entre quienes otorgaron una calificación menor o igual a 3 a la calidad de la educación, es decir, “muy mala”, “mala” o “regular”, las razones principales son: i) malos profesores, los niños salen mal preparados, ii) malos programas, y iv) no se promueven valores.



Promedio: 4,14

Fuente: Encuesta de percepción Cali Cómo Vamos 2005.

Por otro lado, los encuestados calificaron la educación pública con 3,97, mientras que la privada obtuvo un promedio de 4,38, en una escala de 1 a 5, donde 1 significa “muy mala” y 5 “muy buena”. Es importante destacar que en el momento de la encuesta, los ciudadanos consultados otorgan una calificación igual o mayor a 4 a la educación pública en un 79%, y en un 93% a la educación privada. Estos resultados indican que en la ciudad, a julio de 2005, se registraba una percepción positiva tanto de la educación oficial, como de la no oficial.



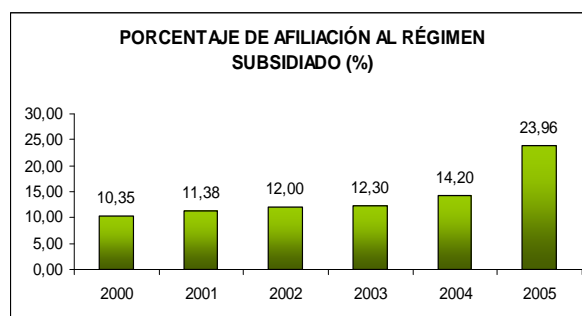
Fuente: Encuesta de percepción Cali Cómo Vamos 2005.

El programa Cali Cómo Vamos evaluará, además de los indicadores técnicos y de percepción, un conjunto de temas complementarios en el área de Educación como: la cualificación permanente de docentes, el mejoramiento del sistema de información del sector, el mejoramiento físico de los colegios, entre otros.

Cómo Vamos en Salud

El Indicador compuesto *Cómo Vamos en Salud* mide los cambios en la cobertura del sistema general de seguridad social en salud, en particular del régimen subsidiado. Igualmente, hace seguimiento a la calidad del servicio prestado a través de la medición de las tasas de mortalidad en menores y materna, entre otras variables.

El alcance del servicio de salud prestado por el municipio se mide con el porcentaje de afiliación del régimen subsidiado, calculado sobre la población total de la ciudad. Este porcentaje, que tuvo un aumento del 12,3% al 14,2% entre 2003 y 2004, registra para 2005 una tasa del 23,96% que acentúa la tendencia creciente y los progresos en afiliación.

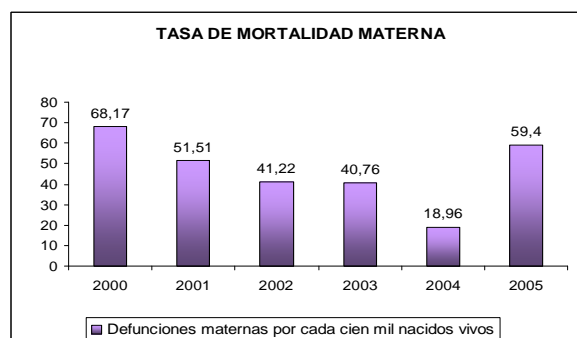


Fuente: Secretaría de Salud Pública Municipal.

El verdadero impacto del régimen subsidiado en la ciudad se mide a través de la relación porcentual entre el número de afiliados y la población clasificada en los niveles 1, 2 y 3 de la encuesta del SISBEN, que, según información de la Alcaldía, llegó a 1.047.815 personas de nivel 1, 2, y 3 en 2005⁶.

De acuerdo a la cifra de 580.882 cupos (entre parciales y totales) vigentes en 2005⁷, el porcentaje de afiliación de la población objetivo sería del 55%; lo que plantea como prioridad para la administración, una política de universalización del servicio de salud para los sectores menos favorecidos de la sociedad caleña.

La calidad de la salud del municipio se evalúa en función de las principales tasas de mortalidad. Una de ellas es la tasa de mortalidad materna, que mide el número de madres gestantes fallecidas por cada cien mil menores nacidos vivos. Luego de experimentar un descenso continuo hasta 2004, la tasa se elevó al 59,4 en 2005, llegando a un nivel superior incluso al del año 2001.



Fuente: Secretaría de Salud Pública Municipal

⁶ Alcaldía Santiago de Cali Rinde Cuentas 2005.

⁷ Secretaría de Salud Municipal.

El gran aumento de esta tasa entre 2004 y 2005 es uno de los hechos más preocupantes registrados en esta evaluación, debido a que venía reduciéndose, y a que llega un nivel muy superior al de países como Uruguay, Chile, Cuba y Costa Rica, que en el año 2000, registraron entre 27 y 43 muertes por cada cien mil nacidos vivos⁸.

Según un reciente estudio de la Secretaría de Salud Pública, Univalle y Cemiya⁹, las principales enfermedades que ponen en riesgo la salud de las gestantes en Cali, son la eclampsia, el síndrome de hellp, los sangrados excesivos y la sepsis. En 2005 fueron 87 las pacientes en estado crítico que presentaron estas patologías.

De los casos observados, 58 terminaron en cesárea y los 29 restantes por parto vaginal. Si bien el 62% de los bebés nacieron sanos, el 23% nacieron con enfermedades y el 15% fallecieron. Estas muertes están relacionadas con la prematuridad extrema, malformaciones congénitas y otras derivadas de la preeclampsia materna.

De acuerdo al informe, las madres gestantes menores de 18 años presentan el doble de probabilidad de fallecer durante el parto, por su falta de desarrollo físico.

Se estableció también que:

- Las edades de las pacientes en 2005 estaban entre los 20 y 24 años, y los 30 y 34 años.
- El 58% de las gestantes pertenecían al régimen contributivo, el 10% al subsidiado y el 32% no estaban aseguradas.
- La mayoría de los casos ocurrieron en las comunas 13, 18 y 10.
- El 87% de los casos de mortalidad materna son evitables.

El estudio concluye que la planificación de los embarazos, el control prenatal y la práctica saludable de la sexualidad son fundamentales para tener una maternidad segura. A su vez, la Secretaría de Salud *“anunció que fortalecerá los programas de riesgo reproductivo para prevenir la morbilidad y mortalidad materna”*.¹⁰

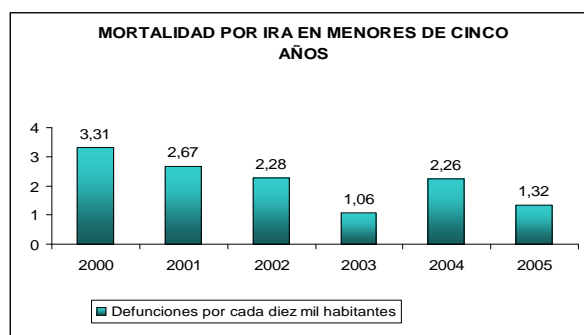
⁸ Fuente: PNUD, Informe de Desarrollo Humano 2005. Tomado de Bogotá Cómo Vamos.

⁹ Centro para el Desarrollo de la Salud Integral Maternoperinatal Infantil y Adolescencia.

¹⁰ www.elpais.com.co

Por otro lado, la más reciente cifra registrada en Bogotá hasta marzo de 2006, indicaba una tasa preliminar de 58,2 a 2004¹¹, cifra que para Cali era de 18,96 para ese mismo año. De esta forma, se evidencia el gran retroceso que sufrió la salud materna de la ciudad en el último año.

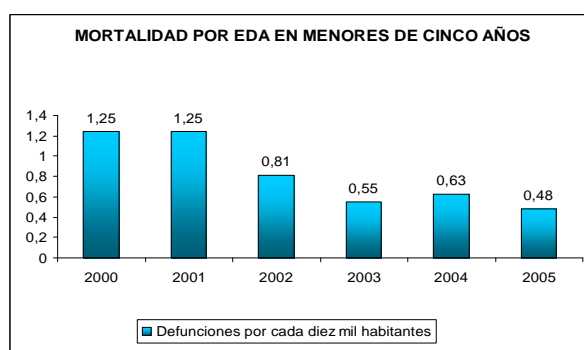
La tasa de mortalidad en menores de cinco años por Infección Respiratoria Aguda (IRA), por su parte, mide el número de niños de ese rango de edad que mueren anualmente por esta infección por cada diez mil habitantes. Luego del incremento registrado durante 2004, esta tasa ha vuelto a disminuir en 2005.



Fuente: Secretaría de Salud Pública Municipal.

El comportamiento de la tasa se traduce en el descenso de 46 a 27 muertes por IRA en la ciudad, en menores de cinco años. Por ello, se espera que el indicador recupere la tendencia decreciente que había mostrado hasta 2003. En el momento esta tasa no es comparable con la de Bogotá, pues BCV¹² maneja una tasa por cada cien mil menores de cinco años, al igual que en el caso del siguiente indicador.

La tasa de mortalidad por Enfermedad Diarreica Aguda (EDA), registra el número de menores de cinco años fallecidos por esta causa por cada diez mil habitantes. Luego de registrar en 2004 una tasa de 0,63, ésta se redujo en el año 2005 a 0,48 muertes por EDA por cada diez mil habitantes, siendo el valor más bajo en los últimos años. Esto equivale a pasar de 13 a 11 casos.

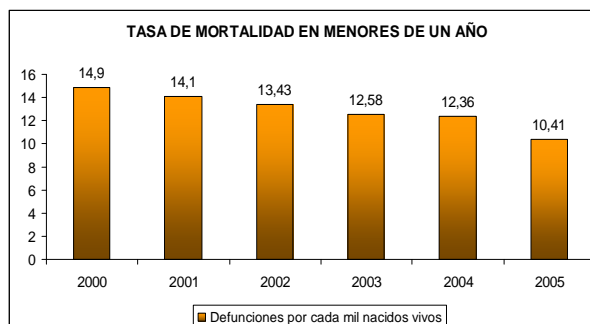


Fuente: Secretaría de Salud Pública Municipal

¹¹ Bogotá Cómo Vamos, Informe de Evaluación Dos Años de la Administración Distrital 2004-2008.

¹² Ídem.

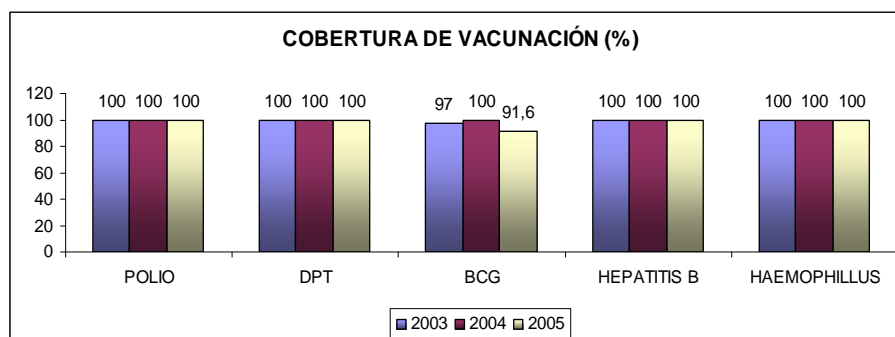
Asimismo, la tasa de mortalidad de menores de un año por cada mil niños nacidos vivos es un indicador que refleja la calidad de la salud de la población. En 2005 la tasa es de 10,41, siendo el valor más bajo en los últimos 6 años. Esta variable muestra cada vez mejores resultados, ya que desde 2000 ha descendido en forma sostenida.



Fuente: Secretaría de Salud Pública Municipal.

Entre 2002 y 2003 esta tasa para Bogotá se mantuvo estable en un 15,1. Asimismo, a septiembre de 2005, la Secretaría Distrital de Salud reportó una tasa de 14,7 por mil nacidos vivos¹³.

Complementando la observación de la salud en la temprana edad, Cali Cómo Vamos hace seguimiento a la cobertura de vacunación en menores de un año. En la presente administración, e incluso desde la anterior, este indicador se ha mantenido en el 100%, salvo en la vacunación de BCG, donde se registró un 97% en 2003, y un 91,6% en 2005. La Secretaría de Salud Municipal de Cali no suministró la cobertura en Triple Viral.



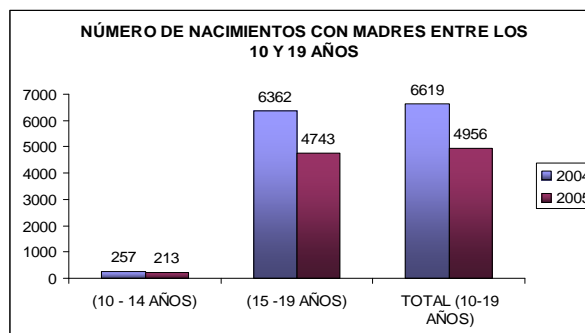
Fuente: Secretaría de Salud Municipal.

Cabe destacar que la cobertura de vacunación en niños de un año y menores de un año en Bogotá no llega al 90% en Antipolio, DPT, BCG, Triple Viral y Haemophilus Influenzae, a 2005.¹⁴

¹³ Bogotá Cómo Vamos, Informe de Evaluación Dos Años de la Administración Distrital 2004-2008.

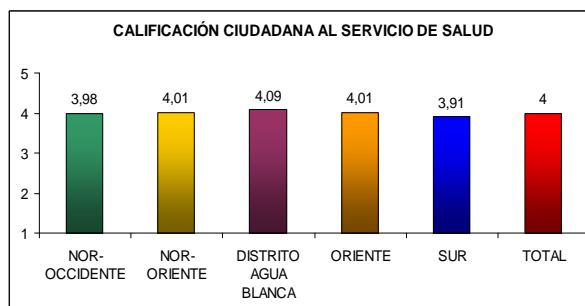
¹⁴ Ídem.

Una variable que incide en la explosión demográfica y la calidad de vida, es el número de nacimientos con madres entre los 10 y 19 años de edad. Para el último año se presentó una importante reducción: de 6.619, en 2004, a 4.956 nacimientos en 2005, en gran parte por la disminución en el rango de los 15 a los 19 años, donde se presentan la mayoría de los casos.



Fuente: Secretaría de Salud Municipal.

Para complementar la anterior información, se observa la calificación ciudadana al servicio de salud en Cali, basada en la encuesta de percepción. En una escala de 1 a 5, donde 1 es “muy malo” y 5 “muy bueno”, la calificación promedio fue de 4,0, lo que quiere decir que para los encuestados el servicio es bueno.



Fuente: Encuesta de percepción Cali Cómo Vamos 2005.

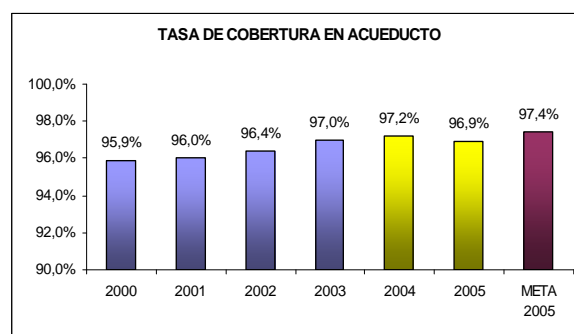
No obstante, quienes otorgan una calificación menor o igual a 3, un 24% de los encuestados, argumentan principalmente demora en la atención, medicinas insuficientes y de mala calidad, como también la mala atención del personal médico.

Como temas que complementan el análisis del sector salud y que también serán monitoreados por CCV, se han seleccionado los siguientes: régimen subsidiado, régimen contributivo, cobertura de la vacunación, nutrición, entre otros.

Cómo Vamos en Acceso a Agua Potable y Saneamiento

La adecuada prestación de los servicios públicos tiene un efecto directo sobre la calidad de vida de las personas, razón por la cual CCV realiza un seguimiento a las tasas de cobertura de los servicios de acueducto y alcantarillado sanitario. Asimismo, observa la percepción ciudadana sobre la calidad de la prestación de los servicios públicos domiciliarios.

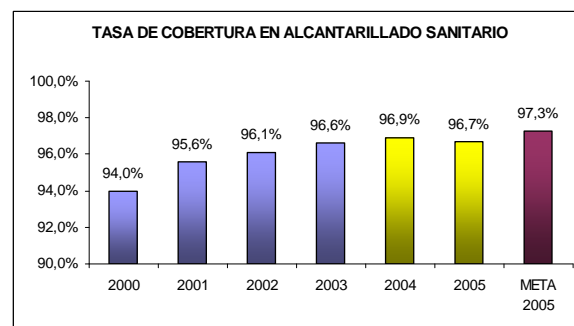
La tasa de cobertura de acueducto registra el porcentaje de hogares que tienen este servicio sobre el total de hogares de Cali asentados en zonas de urbanización legal. Durante los últimos años la cobertura creció continuamente hasta 97,2% en 2004 y luego se redujo al 96,9% en 2005, cuando la meta de Emcali era elevar la tasa al 97,4% en ese año.



Fuente: Empresas Municipales de Cali.

Este mismo indicador en Bogotá está en un 100% de cobertura desde el año 2003, por lo que se planteado ahora como reto, llegar a los asentamientos ilegales, además de mantener la cobertura universal de la ciudad legal.¹⁵

La tasa de cobertura de alcantarillado sanitario mide el porcentaje de hogares con este servicio, sobre el total de hogares asentados en zonas de urbanización legal. La cobertura presentó tendencia creciente hasta 2004, alcanzando un 96,9%, pero cayó al 96,7% en 2005 a pesar de que la meta de Emcali era un 97,3%.



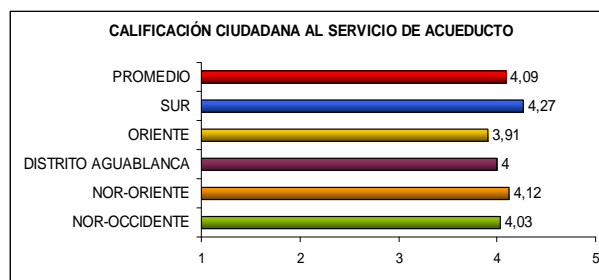
Fuente: Empresas Municipales de Cali.

A su vez, la cobertura de alcantarillado sanitario para Bogotá, está en un 96,9% de la ciudad legal, 0,2 puntos porcentuales por encima de la cobertura en la ciudad de Cali.¹⁶

¹⁵ Bogotá Cómo Vamos, Informe de Evaluación Dos Años de la Administración Distrital 2004-2008.

¹⁶ Ídem.

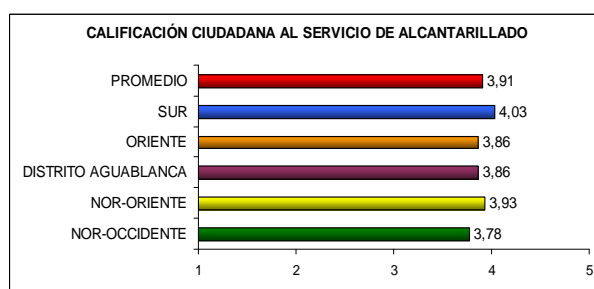
Según los registros de la encuesta de percepción, el servicio de acueducto fue calificado con un promedio de 4,09 en Cali. En el sector donde se percibe una mejor calidad del servicio es el Sur con 4,27, seguido con buena diferencia por el Nor-Oriente con 4,12, mientras que los ciudadanos más inconformes están en el Oriente, otorgando un 3,91.



Fuente: Encuesta de percepción Cali Cómo Vamos 2005.

Entre los encuestados que calificaron el servicio de acueducto con un valor menor o igual a 3, el 80% argumentó como una de sus razones el alto costo de las tarifas y/o del cargo fijo. Otras razones fueron: problemas en la potabilidad del agua, en el racionamiento/cortes, y problemas en las facturas.

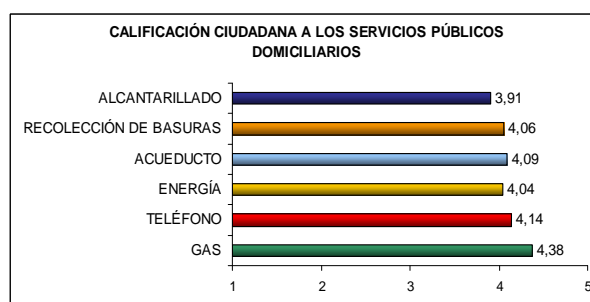
Por su parte, el servicio de alcantarillado sanitario obtuvo una calificación de 3,91 para toda la ciudad. El puntaje más alto fue nuevamente para el Sur, con 4,03; aunque se destaca que sea el único sobre los 4 puntos. Esta situación se evidencia con la calificación más baja, obtenida en el Nor-Occidente con tan solo 3,78 sobre 5.



Fuente: Encuesta de percepción Cali Cómo Vamos 2005.

Para quienes la calificación al servicio de acueducto es igual o menor a 3, las principal causa está en el alto costo de las tarifas, seguida del mal estado de las alcantarillas, la falta de tapas o rejillas, la inundación de las vías, el hogar y el taponamiento de las alcantarillas.

Adicionalmente, en la calificación a los servicios públicos domiciliarios considerados en la Encuesta de percepción de CCV, la mayor calificación otorgada por la ciudadanía fue para el gas con 4,38, seguido de teléfono con 4,14, acueducto con 4,09, recolección de basuras 4,06, servicio de energía con 4,04 y el servicio de alcantarillado con 3,91.



Fuente: Encuesta de percepción Cali Cómo Vamos 2005.

Sin embargo, es importante destacar las razones de aquellos ciudadanos insatisfechos que otorgaron una calificación menor o igual a 3 a los otros servicios, recordando que la encuesta se desarrolló en julio de 2005:

- En cuanto a la recolección de basuras, las quejas más frecuentes fueron: “el camión no pasa regularmente”, “no avisan los cambios de horarios”, y “el camión deja mucho reguero”.
- Respecto al servicio de energía eléctrica, los principales problemas mencionados fueron: el alto costo de las tarifas, el cobro del 2% de capitalización de Emcali en la factura, y los repentinos bajones de voltaje en la luz.
- El servicio de telefonía fija presenta problemas, según la encuesta, por los altos costos de las tarifas, los daños continuos de las líneas, y el cobro de 2% de capitalización de Emcali en la factura.
- Por último, el servicio de gas tiene insatisfechos a algunos de los encuestados por el alto costo de las tarifas, un cobro más alto que el consumo real, malas instalaciones en las tuberías y demoras en la facturación.

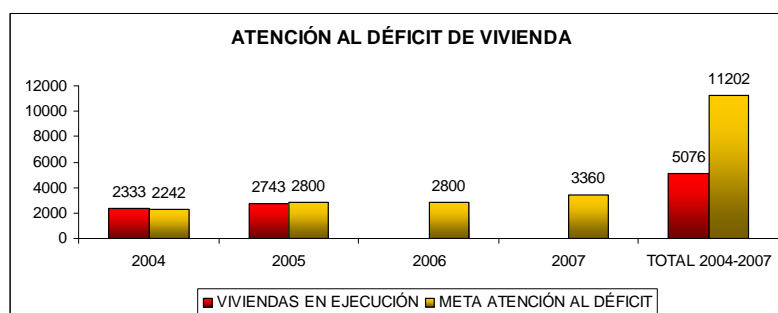
Con el fin de hacer un análisis más amplio e integral del sector, han sido contemplados como temas complementarios: la política tarifaria, el fortalecimiento institucional de las empresas de servicios públicos, la cobertura del servicio de gas natural, la ilegalidad y la disposición final de basuras, entre otros.

Cómo Vamos en Vivienda

El indicador *Cómo Vamos en Vivienda* registra los cambios en la reducción del déficit de vivienda en la ciudad. Por otra parte, observa la problemática de hogares asentados en zonas de alto riesgo, la ejecución de obras de mitigación de riesgos y de mejoramiento de vivienda.

La atención al déficit de vivienda consiste en reducir el número de unidades habitacionales faltantes durante la administración municipal. En 2004 se redujo en 2.333 viviendas, con una meta de 2.242, mientras que en 2005, se atendieron 2.743 casos, cuando la meta era 2.800. Así, de los 11.202 casos por atender hasta 2007, se han solucionado 5.076, correspondientes al 45,31% de la meta global.

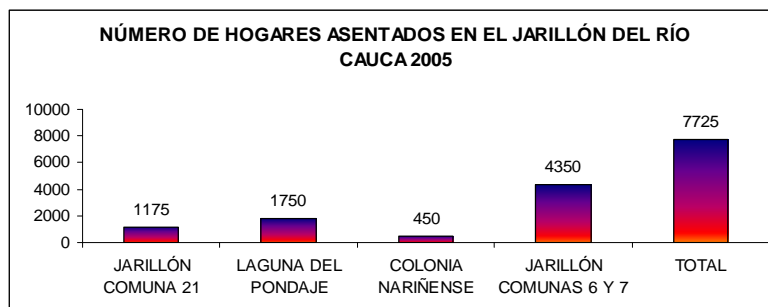
De las 2.743 viviendas nuevas en ejecución a partir de 2005, 763 corresponden a la Secretaría de Vivienda Social y 1.980 a constructores particulares. De acuerdo al Plan de Desarrollo, el cumplimiento de la meta obedece a la participación de todos los actores con injerencia en el sector de la vivienda, “(...) como los constructores particulares, las cajas de compensación, las ONG, las organizaciones populares de vivienda, y el Municipio de Cali a través de la Secretaría de Vivienda - Fondo Especial de Vivienda”¹⁷.



Fuente: Secretaría de Vivienda Social Municipal.

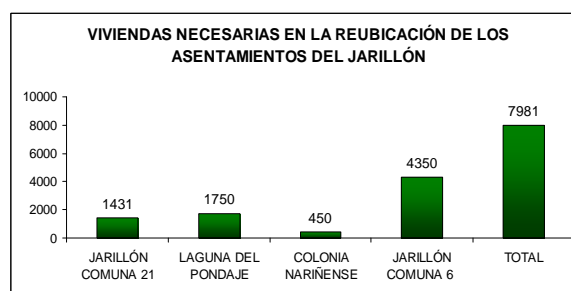
¹⁷ Secretaría de Vivienda Social - Fondo Especial de Vivienda, Subsecretaría de Programas Básicos y Asociativos. Informe de Gestión 2005.

Cali Cómo Vamos también registra, por la importancia que tiene para la ciudad, el número de hogares asentados en el Jarillón del Río Cauca al año 2005. Se encontró que 7.725 hogares habitan allí, sumando las zonas ubicadas en las Comunas 6, 7 y 21, así como la Colonia Nariñense y la Laguna del Pondaje.



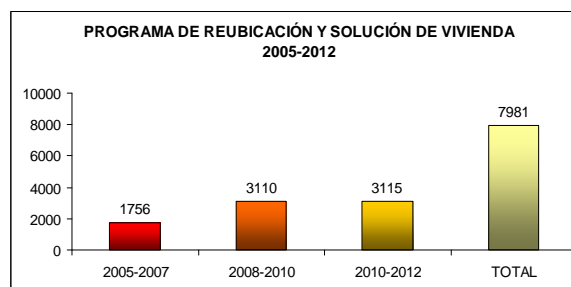
Fuente: Secretaría de Vivienda Social.

De acuerdo a la información de la Secretaría de Vivienda, el Convenio Asociativo conformado por el Fondo Especial de Vivienda del Municipio de Cali, la Gobernación del Valle del Cauca, EMCALI-Energía y COMFANDI, construirá 7.981 viviendas en nuevos lotes, en el proceso de reubicación de los hogares actualmente asentados en el Jarillón.



Fuente: Secretaría de Vivienda Social.

A su vez, el programa de reubicación tiene un período de ejecución entre 2005 y 2012, por lo cual compromete no solo a la actual Administración Municipal, sino también a las dos siguientes.



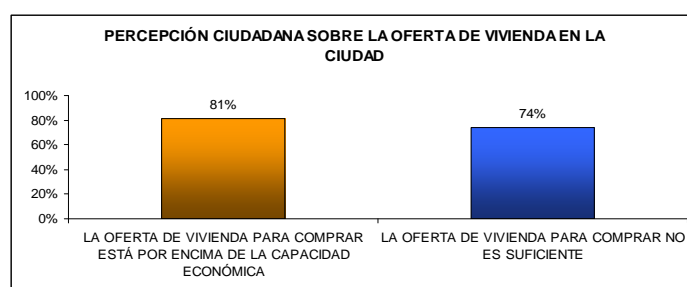
Fuente: Secretaría de Vivienda Social.

Por otra parte, la Secretaría de Vivienda Social ejecutó en un 100%, 26 obras de mitigación de riesgos en las Comunas 1, 18 y 20, en el año 2004, mientras que en 2005 realizó 17 contratos de obra, que beneficiaron a 460 familias de las Comunas 1, 18, 19 y 20, y que estabilizaron 2.764 metros cuadrados en esas zonas de la ciudad.

La mitigación de riesgos en estas comunas entre los años 2004 y 2005, ha estado orientada a la construcción de estructuras como: muros de contención, andenes, gradas, cunetas, cordones trapezoidales, barandas de seguridad, pantallas en concreto para protección de talud, losas de pavimento, drenajes de aguas lluvias y muros en criba. Asimismo, se realizaron labores de empradización, reposición de redes de acueducto y de alcantarillado, extensión de redes de alcantarillado, cerramiento en malla, y demolición y reconstrucción de andenes¹⁸.

En cuanto a obras de mejoramiento de vivienda, en 2004 se beneficiaron 106 familias de las Comunas 1, 18 y 20, 530 personas en total; y en 2005 fueron 489 familias, correspondientes a 2.445 personas beneficiadas de las Comunas 1, 5, 7, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 20 y 21¹⁹.

En cuanto a la percepción ciudadana, se registra que el 81% de los encuestados afirma que la oferta de la vivienda para comprar está por encima de su capacidad económica y la de su familia, mientras que el 74% considera que la oferta de vivienda existente para que familias como la suya pueda comprar no es suficiente.



Fuente: Encuesta de percepción Cali Cómo Vamos 2005.

Al indagar por las dificultades para adquirir vivienda propia, se encontró que la principal es la falta de capacidad económica para pagar la cuota inicial, seguida por la abstención de buscar vivienda, y la incapacidad de obtener un subsidio o un crédito.

Por su parte, los temas complementarios al análisis son: políticas de adquisición de vivienda, mejoramiento de hábitat en zonas de pobreza y vulnerables, entre otros.

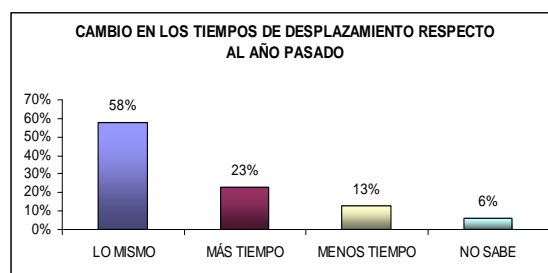
¹⁸ Secretaría de Vivienda Social.

¹⁹ Ídem.

Cómo Vamos en Movilidad Vial

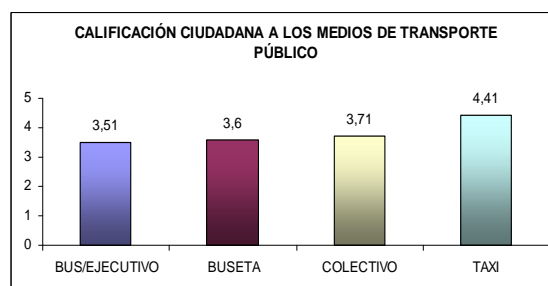
El indicador *Cómo Vamos en Movilidad Vial* mide los cambios en los tiempos de desplazamiento en la malla vial de la ciudad, de acuerdo a los resultados de percepción de la Encuesta de Cali Cómo Vamos. Igualmente, este indicador refleja el impacto del conjunto de medidas de movilidad y de infraestructura vial, a través de la calificación ciudadana.

Los tiempos de desplazamiento al lugar de trabajo o estudio en el último año, con respecto al año pasado, son los mismos según el 58% de los encuestados, han aumentado para el 23% y han disminuido para el 13%. Esta variable es útil para identificar si hay un mejoramiento o un retroceso en la movilidad vehicular sobre la malla vial de la ciudad.



Fuente: Encuesta de percepción Cali Cómo Vamos 2005.

La calificación ciudadana al transporte público es observada por la Encuesta de percepción de CCV, según el medio de transporte, en una escala de 1 a 5. Los buses y ejecutivos obtuvieron un promedio de 3,51, la buseta, 3,6, el colectivo, 3,71, y el taxi con 4,41, cuya calificación fue la más alta, marcando una buena diferencia frente a los otros medios.

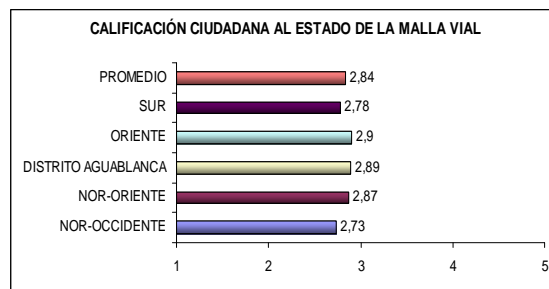


Fuente: Encuesta de percepción Cali Cómo Vamos 2005.

Las principales razones de los encuestados para calificar con un puntaje menor o igual a 3 a los medios de transporte en general fueron: “sobre cupo en los vehículos”, “rutas insuficientes”, “los choferes conducen mal/ponen en riesgo la seguridad del pasajero”, “insuficiente periodicidad/se demora mucho en pasar”, entre otras, alusivas también a la seguridad, la higiene, el mantenimiento, y la incomodidad por el diseño de los automotores en su interior.

Sin embargo, cabe resaltar que el 31% de los encuestados se transporta principalmente en bus/ejecutivo, el 15% en buseta, 8% en colectivo y 7% en taxi, sumando un 61% que son usuarios del transporte público. Por su parte, el 13% se desplaza en vehículo particular, el 8% en bicicleta, el 7% en moto, 7% a pie y el 3% en el bus de la empresa/colegio.

Por otro lado, el indicador evalúa también el estado de las vías a través de la calificación ciudadana en una escala de 1 a 5. El promedio para la ciudad es de 2,84, mientras que por sectores, ninguno de ellos superó el 3, lo que refleja la insatisfacción de los ciudadanos por el deterioro de la malla vial.

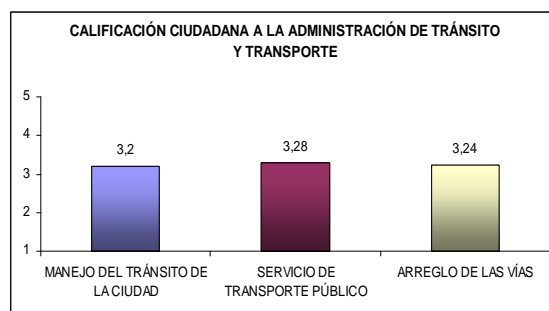


Fuente: Encuesta de percepción Cali Cómo Vamos 2005.

La principal razón para la desaprobación es que existen muchos huecos en las vías, seguida por la falta de mantenimiento de las mismas, la presencia de tramos sin pavimentar, la demora en la reparación, que no se tapan los huecos, la poca durabilidad de la repavimentación o el mal diseño de las vías ,entre otras.

En este punto es importante destacar que el municipio no maneja un indicador del estado de la malla vial, como si lo hace Bogotá a través del Instituto de Desarrollo Urbano, IDU. Este indicador es de carácter internacional para las ciudades, y es necesario que un área urbana como Cali haga seguimiento al estado de sus vías, más cuando la malla vial presenta tanto deterioro.

A manera de complemento del análisis de la movilidad vial, se registra la calificación de los ciudadanos a los resultados en el manejo del tránsito en la ciudad, el servicio de transporte y el arreglo de las vías, en el transcurso de la actual administración. Si bien los tres ítems presentan bajas calificaciones, la más sobresaliente es la de las acciones sobre el servicio del transporte público con un 3,28 sobre 5.



Fuente: Encuesta de percepción Cali Cómo Vamos 2005.

El indicador de movilidad vial también mide el cambio en los principales aspectos del tránsito y la malla vial, además de la incidencia que tiene en ellos la construcción del Sistema Integrado de Transporte Masivo, SITM.

De acuerdo a la información suministrada por Metrocali en 2005, la velocidad promedio de desplazamiento del transporte público antes de iniciar obras, estaba entre 8 y 12 Km/h en horas pico. De igual forma, se mostraba que las rutas de buses comprenden 41 Km, y que los buses que circulan actualmente tienen 11,6 años de uso, en promedio.

En cuanto al tráfico en la malla vial, Metrocali identifica que el 95% de las vías son ocupadas por vehículos particulares que movilizan el 16% de la población, lo que hace inequitativo al sistema de transporte público colectivo de la ciudad.

Esta información se complementa con los datos del parque automotor de la ciudad a 2004, publicados por Planeación Municipal. Según el reporte de vehículos matriculados a 2004, de los 357.927 que circulan en Cali, 43.563 son de servicio público, lo que representa un 12%, 242.856 son particulares (68%), 3.440 son de servicio oficial (1%) y 68.068 motos (19%).²⁰

Según las anteriores cifras, se evidencia que el grueso del parque automotor lo aporta la minoría que se desplaza en vehículo particular y motos, dejando solo un 12% para satisfacer la masiva demanda de transporte público. Esta situación permite las causas del sobre cupo, la escasez de rutas, y la insuficiente frecuencia del servicio en diversos puntos de la ciudad.

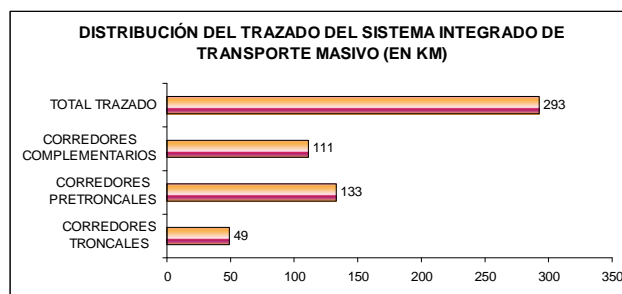
Entre los temas complementarios se le hará continuo seguimiento y evaluación a la construcción y puesta en marcha del SITM MIO, y su incidencia en la movilidad vial.

²⁰ Fuente: Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal, Centro de Diagnóstico Automotor del Valle. Tomado de Cali en Cifras 2005, Departamento Administrativo de Planeación Municipal.

Cómo Vamos en Espacio Público

El indicador compuesto *Cómo Vamos en Espacio Público* mide los cambios en las áreas públicas en la ciudad, a partir del informe de avance en las obras del Sistema de Integrado de Transporte Masivo, y de la percepción ciudadana de la disponibilidad y calidad de las zonas comunes.

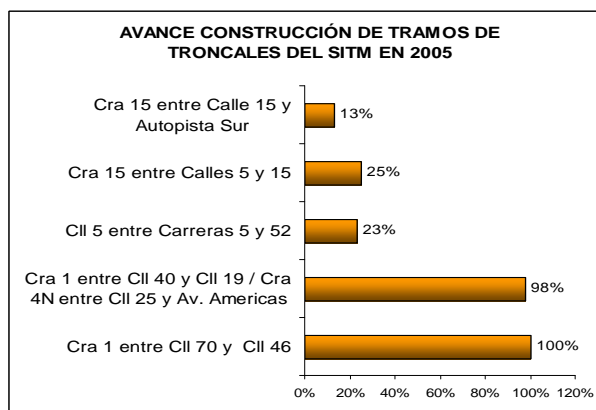
El trazado propuesto por Metrocali para el SITM MIO, tiene 293 Km, distribuidos en 49 Km de corredores troncales, 133 Km de corredores pretroncales y 111 Km de corredores complementarios. Con esta distribución, la red vial del MIO tendrá una cobertura del 97% de la ciudad.



Fuente: Metrocali.

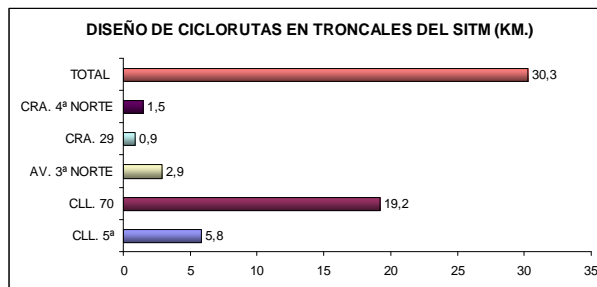
Adicionalmente, el trazado será dotado con la construcción de 77 estaciones y 11 puentes peatonales en los corredores troncales, 635 cobertizos en los corredores pretroncales y complementarios, 5 terminales de cabecera y 4 terminales intermedias. Asimismo, se hará la construcción o adecuación, según el caso, de 5 puentes vehiculares y el mejoramiento de aproximadamente 343.000 metros cuadrados de andenes, en los corredores troncales.

En cuanto a la construcción de las troncales, Metrocali tuvo durante 2005, cinco tramos en ejecución, dos de los cuales se habían iniciado en 2004. De los cinco tramos, dos alcanzaron más del 98% de avance, mientras que los tres restantes estaban entre el 13% y el 25%. Sin embargo, el avance global en la construcción de los corredores troncales a finales de 2005, era del 23% de la longitud del trazado, al final del año.



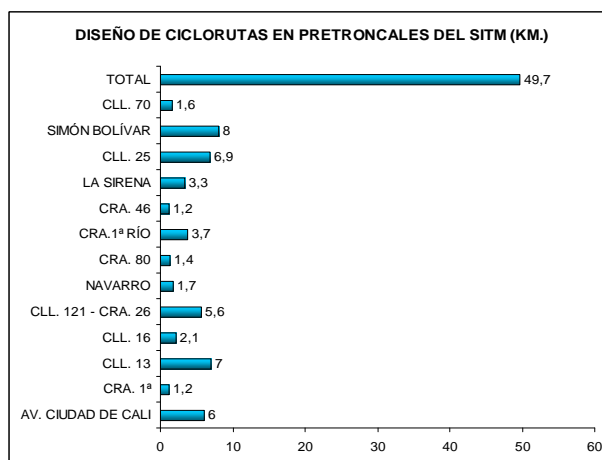
Fuente: Metrocali.

Un aspecto complementario de los corredores troncales es la construcción de las ciclorutas correspondientes a su trazado. Se diseñaron 30,3 Km distribuidos a lo largo de vías conectoras de las zonas estratégicas de la ciudad.



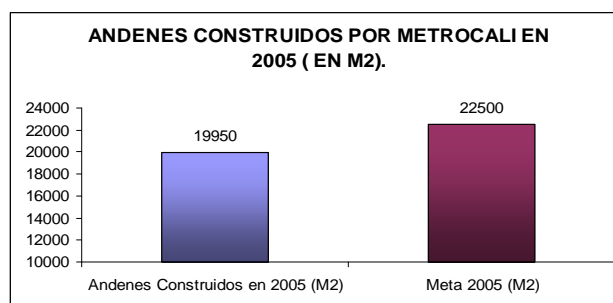
Fuente: Metrocali.

Asimismo, se construirán 49,7 Km. de ciclorutas en los corredores pretroncales del SITM, que servirán para consolidar la optimización del uso del espacio público de la ciudad, a través del mejoramiento de su malla vial. Para verificar el cumplimiento del diseño de las ciclorutas de las troncales y pretroncales.



Fuente: Metrocali.

Paralelamente a la construcción de los corredores troncales, Metrocali construyó durante 2005, 19.950 metros cuadrados de andenes en la ciudad, con una meta trazada de 22.500 m² para dicho período.

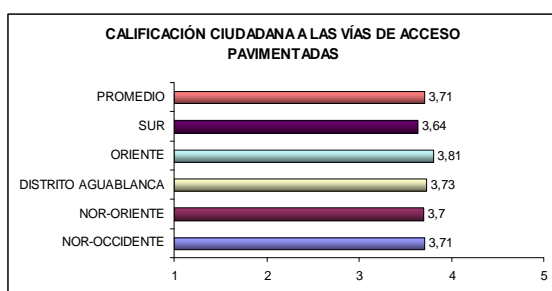


Fuente: Metrocali.

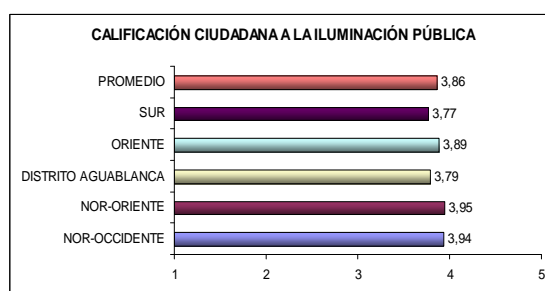
Los indicadores de percepción del espacio público en la ciudad de Cali consideran las calificaciones de 1 a 5, donde 1 es muy malo y 5 es muy bueno, de las personas encuestadas en los siguientes aspectos de sus barrios: disponibilidad y estado de las vías de acceso (3,71), el nivel de alumbrado de las zonas públicas (3,86), el estado de los parques y zonas verdes (3,45), y el estado de los andenes y separadores (3,62).

Sin embargo, quienes dieron una calificación menor o igual a 3, para cada uno de los elementos del espacio público, argumentaron principalmente que:

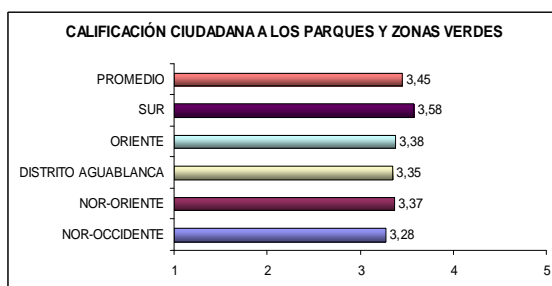
- Las vías de acceso pavimentadas tienen muchos huecos, les falta mantenimiento y tienen tramos sin pavimentar.
- El alumbrado público presenta muchas bombillas fundidas dañadas, falta mantenimiento, y bajo nivel de intensidad de las bombillas.
- En los parques y zonas verdes falta mantenimiento, hay inseguridad y “mal ejemplo por viciosos en los parques”, y los elementos de juego están en mal estado.
- Los andenes y separadores están con huecos, no hay separadores en las calles, los andenes son inseguros por fallas técnicas y desniveles.



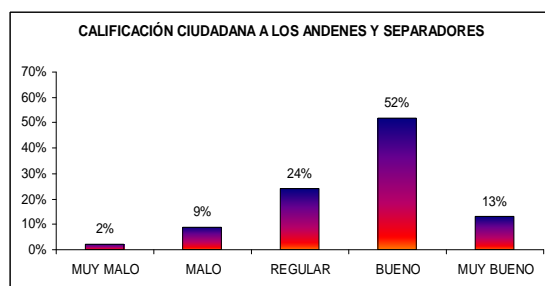
Fuente: Encuesta de percepción Cali Cómo Vamos 2005.



Fuente: Encuesta de percepción Cali Cómo Vamos 2005.



Fuente: Encuesta de percepción Cali Cómo Vamos 2005.



Promedio: 3,62

Fuente: Encuesta de percepción Cali Cómo Vamos 2005.

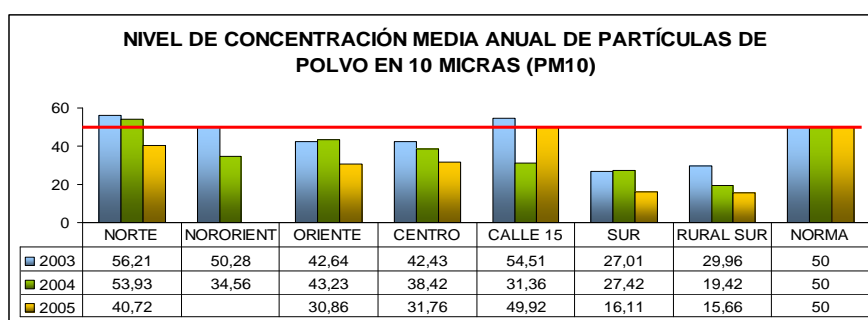
Los temas complementarios al análisis de la evaluación del área temática serán los referentes a proyectos, programas y acciones que incidan en la disponibilidad, calidad y distribución del espacio público en la ciudad de Cali.

Finalmente, se recomienda que la administración municipal, construya y haga seguimiento al estado de la malla vial de la ciudad, como se mencionó en el capítulo *Cómo Vamos en Movilidad Vial*.

Cómo Vamos en Medio Ambiente

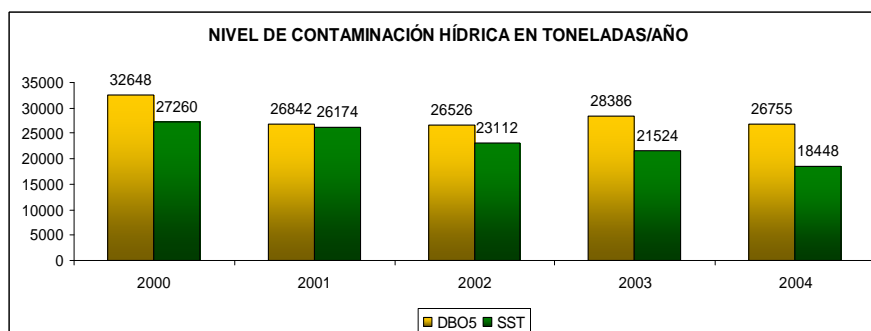
El indicador *Cómo Vamos en Medio Ambiente* evalúa aspectos como la calidad del aire de acuerdo con la concentración de partículas de polvo, el nivel de contaminación hídrica, la disponibilidad de zonas verdes y árboles. Asimismo, se observa la estructura ecológica de la ciudad.

La contaminación atmosférica se mide a través del nivel de concentración media de partículas de polvo en 10 micras, PM10; contaminante que es registrado por la Red de Monitoreo de Calidad del Aire de Santiago de Cali, a través de 8 estaciones en toda la ciudad y una unidad móvil. Los datos corresponden a la concentración promedio anual por zona monitoreada. De acuerdo al registro, la calidad del aire ha mejorado en diversos puntos de la ciudad, en los últimos tres años. Sin embargo, llama la atención que la Calle 15 haya experimentado un aumento del 59% en el PM10, entre 2004 y 2005.



Fuente: DAGMA.

Por su parte, la contaminación hídrica se mide en función de la Demanda Biológica de Oxígeno (DBO5) y los Sólidos Suspendidos Totales (SST) vertidos anualmente al río Cauca por la ciudad de Cali. En 2004 las cargas vertidas fueron de 26.755 Ton/año de DBO5 y 18.448 de SST, como registra nuestra línea base. Sin embargo, esta información para el año 2005 no fue suministrada oficialmente por el DAGMA cuando le fue solicitada.

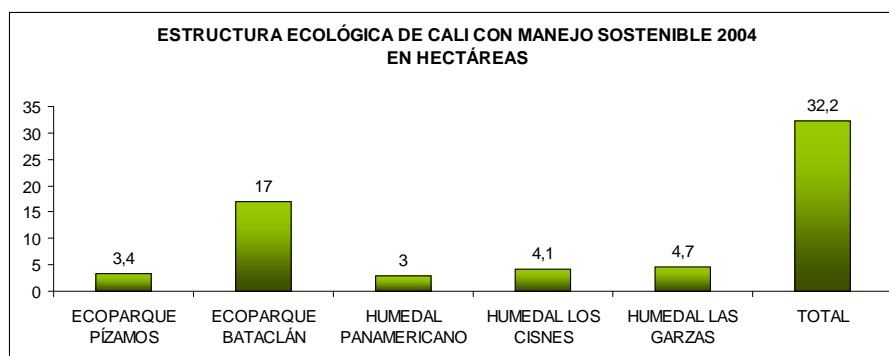


Fuente: DAGMA.

La disponibilidad de áreas verdes accesibles a los ciudadanos se mide a partir del inventario arbóreo de zonas verdes realizado por el DAGMA en 1999, el cual obtuvo como resultado un área de 13.000.000 de metros cuadrados en el área urbana. El dato del año 2005 no fue suministrado por el DAGMA, pues no se encuentra actualizado. No obstante, es importante renovar este registro, pues la urbanización en los últimos años ha aportado nuevas zonas verdes accesibles al público.

Por su parte, el número de árboles por hectárea se calcula a partir de la existencia total de árboles en la ciudad dividida por el número de hectáreas del área urbana. Según el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), Cali tiene 12.089 hectáreas de extensión, mientras que el DAGMA registró una cantidad aproximada de 285 mil árboles a 2004. A partir de estas cifras, el DAGMA diagnosticó que la disponibilidad de árboles por hectárea en la ciudad era de 23,57 aproximadamente. Por otra parte, EMSIRVA registra que el número de árboles a 2005 en Cali asciende a 386.000 ejemplares de distintas especies, por lo tanto la disponibilidad arbórea sería mayor.

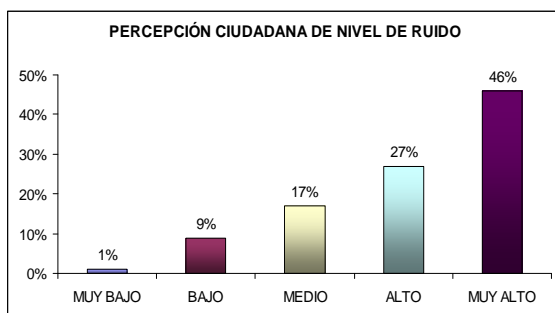
Otra variable es la estructura ecológica de Cali con plan de manejo sostenible, la cual se mide sumando el área de 5 ecosistemas que aportaban un total de 32,2 hectáreas en 2004. La estructura ecológica con manejo sostenible a 2005 tampoco fue suministrada por el DAGMA, por lo que se presenta el dato correspondiente a nuestra línea base. Como ya se había mencionado el año anterior, el Plan de Desarrollo tiene como meta a 2007, recuperar el 20% de las áreas ambientalmente degradadas.



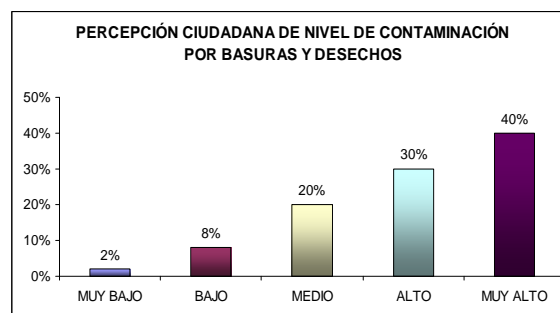
Fuente: DAGMA.

En cuanto a la óptica ciudadana, se indagó sobre los problemas más graves relacionados con la contaminación ambiental de la ciudad. En una escala de 1 a 5, donde 1 es “muy bajo” y 5 es “muy alto”, los encuestados calificaron el nivel de ruido en promedio con 4,14, donde se destaca que el 46% de ellos afirmaron que es muy alto.

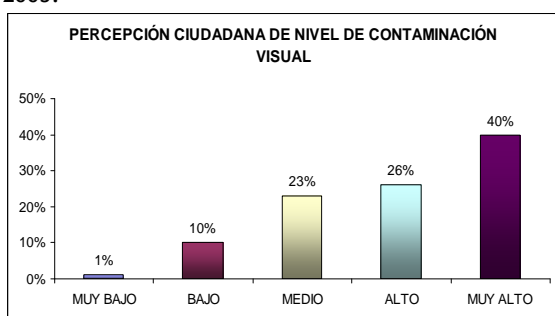
Por su parte, la contaminación del aire fue calificada con 4,07 en promedio, si bien nuevamente la respuesta más frecuente fue la de un nivel muy alto de contaminación. La invasión del espacio público con automóviles obtuvo un 4,03 en promedio, el nivel de contaminación visual 4,02, la contaminación por el manejo de basuras, desechos y escombros 4,0 y la invasión del espacio público con mercancías con 3,95.



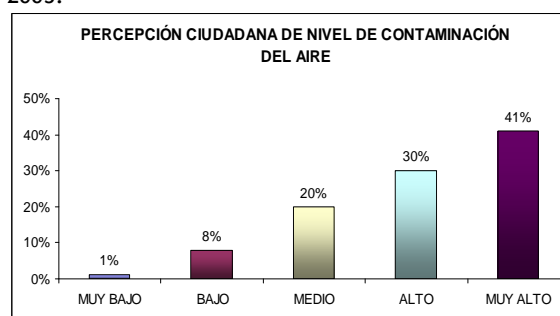
Fuente: Encuesta de percepción Cali Cómo Vamos 2005.



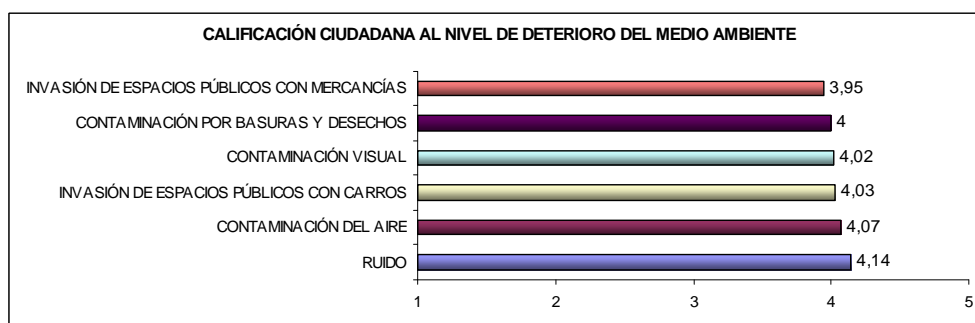
Fuente: Encuesta de percepción Cali Cómo Vamos 2005.



Fuente: Encuesta de percepción Cali Cómo Vamos 2005.



Fuente: Encuesta de percepción Cali Cómo Vamos 2005.



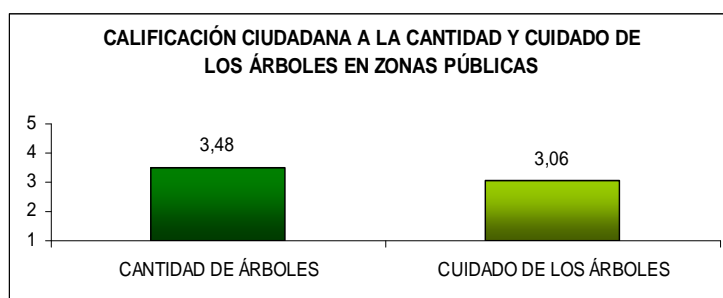
Escala de Calificación: 1, muy bajo; 5, muy alto.

Fuente: Encuesta de percepción Cali Cómo Vamos 2005.

El caso de la contaminación por basuras, desechos y escombros es bien especial en Cali. Por un lado, se observa la problemática del estado de muchas calles, andenes y separadores por este concepto, dándole muy mal aspecto a la ciudad, además de generar focos de contaminación por residuos sólidos (orgánicos e inorgánicos) en el suelo y las corrientes de agua.

Igualmente, se conoce la necesidad de encontrar un nuevo sitio de disposición final en el marco de un nuevo sistema de prestación del servicio de recolección, disposición y tratamiento de basuras por parte del municipio, debido al agotamiento de la capacidad del “basuro” de Navarro y la actual intervención de EMSIRVA.

Continuando con el tema de percepción, los ciudadanos calificaron la disponibilidad y calidad de la cobertura arbórea de la ciudad en una escala de 1 a 5, *donde 1 es “muy baja” y 5 “muy alta”*. Así, la cantidad de árboles en zonas públicas obtuvo un 3,48 en promedio, mientras el cuidado de los mismos un 3,06, lo que muestra que para los caleños debe haber más gestión por mejorar el acceso a árboles tanto en número como en mantenimiento de los mismos.

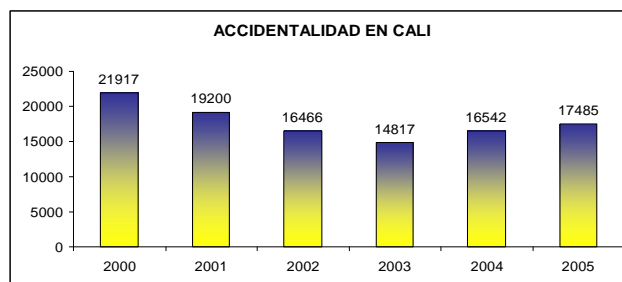


Fuente: Encuesta de percepción Cali Cómo Vamos 2005.

Cómo Vamos en Responsabilidad Ciudadana

El indicador compuesto *Cómo Vamos en Responsabilidad Ciudadana* permite medir el comportamiento ciudadano en aspectos relacionados con la movilidad vial, el cuidado del ambiente, el respeto a la vida y el compromiso con la ciudad.

El nivel de accidentalidad en Cali, medido por el número de accidentes de tránsito anuales, pasó de 16.542 en 2004, a 17.485 en 2005. A pesar de que el índice presentó tendencia decreciente hasta 2003, a partir de entonces ésta se revirtió, hasta alcanzar en 2005, un nivel incluso superior al de 2002.



Fuente: Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal.

De los 17.485 ocurridos en 2005, 277 presentaron muertos, 7.108 registraron heridos y 10.100 solo produjeron daños. Igualmente se observa que el mes con mayor accidentalidad fue diciembre con 1.803 casos, y el de menor ocurrencia fue enero con 1.206.

Según el día de la semana, el de mayor accidentalidad registrada en 2005 fue el viernes (2.826) y el de menor número de casos, el domingo (1.978). A su vez, la hora con mayor registro de accidentes fue entre las 12 del día y la 1 de la tarde, seguida por el lapso entre las 5 y 6 de la tarde, y luego entre las 7 y 8 de la mañana, coincidiendo claramente con las horas de inicio, intermedio y fin de la jornada laboral.²¹

En cuanto a los actores de la accidentalidad en Cali, la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal (STM), identifica que de los 31.979 conductores involucrados en 2005, 11.892 pertenecen al servicio público y 18.409 al servicio particular. Igualmente, hay que destacar que en 2005 se accidentaron 2.621 conductores más que en 2004.

A su vez, de los 9.927 heridos reportados en 2005 por accidentes de tránsito, los más frecuentes fueron: los motociclistas con un 32.2%, pasajeros con un 29.5%, y los peatones con un 17.6%. En este punto es pertinente llamar la atención que el grupo de edad más recurrente en el registro de motociclistas heridos es el de los 25 a 34 años.

²¹ Fuente: Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal, STM.

De otro lado, llama poderosamente la atención que los cuatro sitios de mayor accidentalidad en 2005 son glorietas, correspondientes al cruce entre la Carrera Octava y la Calle 70 (111 casos), el cruce entre la Calle 70 y la Avenida Tercera (72 casos), el cruce entre la calle 34 y la Avenida Tercera (49 casos), y el cruce entre la Calle 25 y la Avenida Tercera.²²

Otro aspecto que sin duda debe llamar la atención de los ciudadanos en materia de responsabilidad en la movilidad vial, es el de las causas más comunes de los accidentes de tránsito en el último año. Si bien la STM registra como primer ítem la descripción “sin establecer” con 3.129 casos y el séptimo como “otra”, con 952²³; nos interesa, con el fin de llamar a la reflexión, reseñar las diez primeras causas plenamente identificadas y tipificadas por la STM:

DESCRIPCIÓN DE LA CAUSA	NÚMERO DE CASOS
No mantener distancia de seguridad	2.525
Distraerse	1.324
Transitar por fuera del carril	1.289
No respetar prelación	1.074
Desobedecer señales	965
Cruzar sin observar	761
Impericia en el manejo	649
Semáforo en rojo	613
Reverso imprudente	432
Adelantar cerrando	387

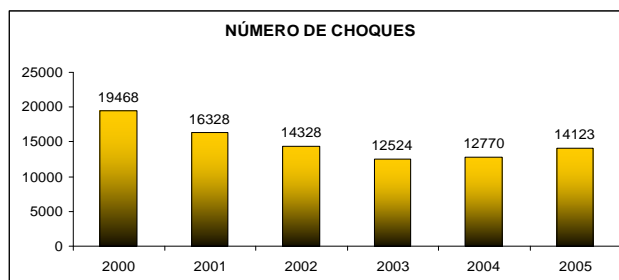
Fuente: Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal.

²² Fuente: Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal, STM.

²³ Ídem.

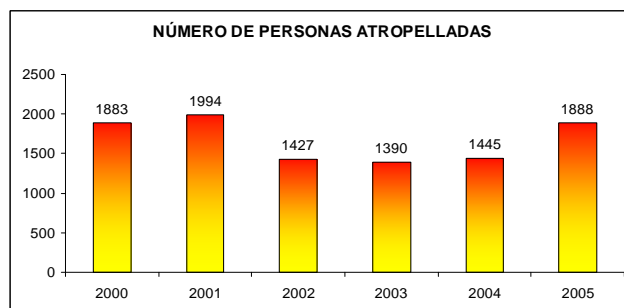
Las dos primeras formas de accidentalidad en Cali en 2005, que se reseñan a continuación, fueron el choque con 14.123 casos y el atropello con 1.888 personas afectadas.

El número de choques entre vehículos venía mostrando una reducción continua entre 2000 y 2003 que ha sido contrarrestada en parte por el aumento a 12.770 colisiones en 2004 y 14.123 en 2005. Como se observa, el progreso obtenido en la materia se está perdiendo por cuenta del creciente número de choques.



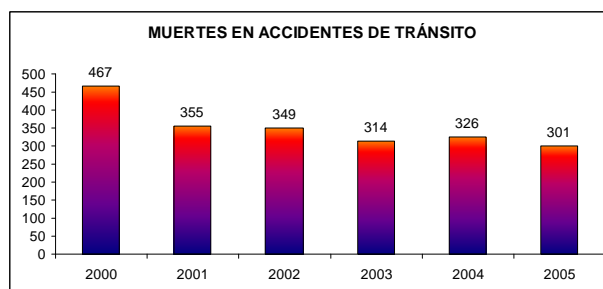
Fuente: Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal.

Por su parte, el número de personas atropelladas viene en alza desde 2003. Mientras que en 2004 fue de 1.445 casos, éstos se incrementaron a 1.888 en 2005. Es importante destacar que este nivel se acerca mucho al máximo histórico de los últimos 6 años, registrado en 2001.



Fuente: Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal.

Las muertes en accidentes de tránsito, presentan una tendencia a la baja desde el año 2000, cuya situación se ratifica por el descenso de 326 casos en 2004 a 301 en 2005. No obstante, el menor número de muertes no sugiere mayor precaución ciudadana, pues la accidentalidad continua creciendo.



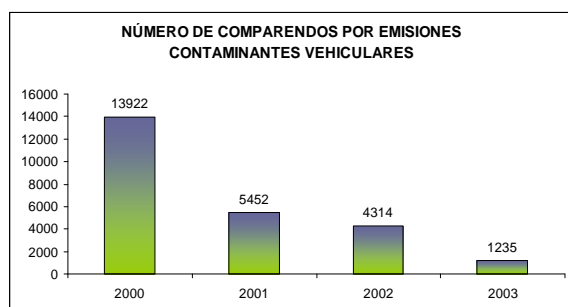
Fuente: Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal.

De los 301 decesos en accidentes de tránsito registrados en 2005, 148 fueron de peatones, 56 de motociclistas, 33 de pasajeros, 7 de conductores, 49 de ciclistas, y 8 sin establecer su condición. Este dato también sirve para llamar la atención a todos los ciudadanos, en especial a los peatones respecto a la precaución y uso de puentes peatonales, cebras, semáforos y andenes. Asimismo, es un llamado a los conductores, que siendo o no los causantes de los atropellos, tienen en sus

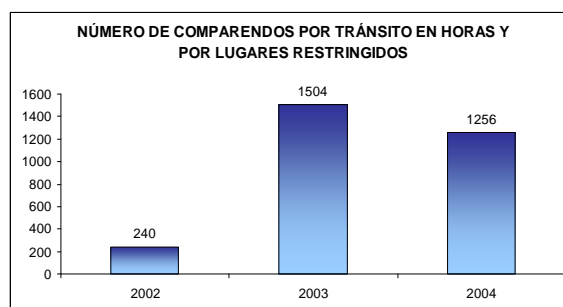
manos la vida de los peatones y la propia, por lo que deben ser mucho más tolerantes, solidarios y cautelosos.

Algunos de los componentes de la responsabilidad ciudadana residen en el cuidado del ambiente y el compromiso con la movilidad vial, como se registró anteriormente. Indicadores como: i) el número de comparendos por emisión de contaminantes vehiculares, ii) número de comparendos a vehículos de servicio público y particular por incumplir la restricción vehicular horaria “Pico y Placa”, y iii) número de comparendos por tránsito en horas y por lugares restringidos; dan cuenta del compromiso de los ciudadanos en estos aspectos.

Por ello, los tres indicadores anteriores fueron solicitados a la Secretaría de Tránsito y Transporte para los años 2004 y 2005. Sin embargo, la STM respondió la petición de Cali Cómo Vamos con registros de comparendos por infracciones *relacionadas*, y sin discriminar cuántos corresponden a 2004 y cuántos a 2005. Por este motivo no se presentan tales datos en la presente evaluación, sino lo registrado en la Línea Base del Programa.



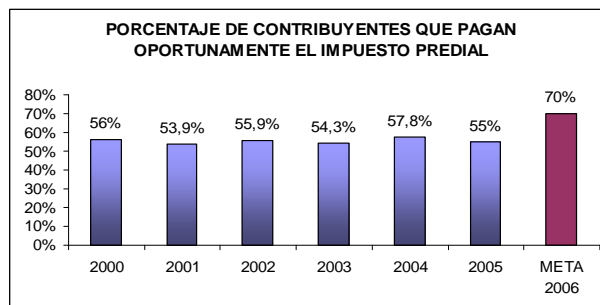
Fuente: Centro de Diagnóstico Automotor del Valle. Tomado del Anuario Estadístico del Valle del Cauca 2003.



Fuente: Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal. Planillas de Centro de Diagnóstico Automotor del Valle

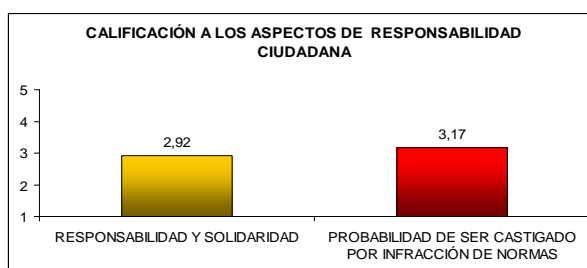
Es importante aclarar que la evolución de los indicadores relacionados con sanción de infracciones responde positivamente tanto a la frecuencia de las faltas, como a una intensidad mayor en los controles.

El pago oportuno del impuesto predial también hace parte de los deberes ciudadanos. En el año 2004 el 57,8% de los contribuyentes pagaban el impuesto en los plazos establecidos, mientras que en 2005 el porcentaje fue apenas del 55%. Por su parte, el municipio espera para 2006 un 70%, aún cuando es distante del porcentaje promedio de los últimos años.



Fuente: Departamento Administrativo de Hacienda Municipal.

Las calificaciones de la ciudadanía relacionadas con el nivel de responsabilidad y solidaridad ciudadana y con el nivel de probabilidad de ser castigado por infringir normas, complementan el análisis de las variables técnicas mencionadas anteriormente.



Fuente: Encuesta de percepción Cali Cómo Vamos 2005.

Tales valoraciones se constituyen en el promedio de calificaciones a un conjunto de situaciones y comportamientos ciudadanos frente a los demás, la vida, las normas de tránsito, entre otros.

En una escala de 1 a 5, donde 1 es “muy malo” y 5 “muy bueno”, los aspectos de responsabilidad que obtuvieron mejor calificación de los propios ciudadanos fueron: i) el acatamiento del pico y placa para servicio de transporte público (3,45), ii) el cuidado de estaciones y troncales del MIO (3,26) y iii) el pago de impuestos (3,23).

No obstante, los aspectos con más baja calificación fueron: i) tomar los buses únicamente en paraderos autorizados (2,59), ii) el respeto a la vida (2,60), iii) el comportamiento de los conductores (2,62), y iv) cuidado y respeto de los bienes públicos (2,62).

Por su parte, en una escala de 1 a 5, donde 1 es “nada probable” y 5 “muy probable”, las infracciones que presentan la mayor probabilidad de ser sancionadas según los caleños son: i) incumplir normas y señales de tránsito (3,67), ii) que un vehículo de transporte público no incumpla el pico y placa (3,65) y iii) no pagar el impuesto predial (3,61).

A su vez, las infracciones que suponen menor probabilidad de ser sancionadas son: i) arrojar papeles o basura a la calle, o a ríos y caños (2,70), ii) no hacer uso de las cebras (2,80) y iii) no hacer uso de los puentes peatonales (2,81).

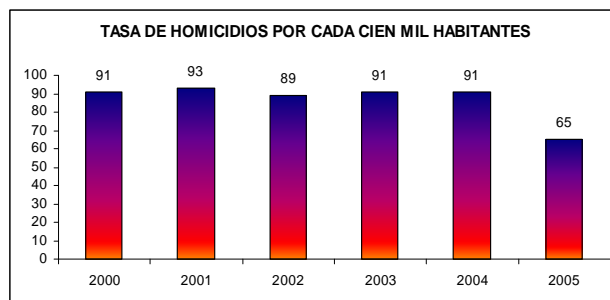
Los resultados de la encuesta dejan conclusiones importantes. Por un lado, sirven como llamado de atención tanto a ciudadanos como autoridades en el cumplimiento de sus deberes con la sociedad caleña. Por otra parte, se evidencia una aguda autocrítica de los encuestados, pero también un insatisfactorio comportamiento ciudadano en su interacción con sus semejantes y con su entorno.

Entre los temas complementarios que apoyarán la información sobre responsabilidad ciudadana considerados por el programa Cali Cómo Vamos se encuentran: participación ciudadana, actividades culturales, entre otros.

Cómo Vamos en Seguridad Ciudadana

La seguridad ciudadana se constituye en uno de los aspectos que incide sensiblemente en la calidad de vida de los habitantes, particularmente en una ciudad como Cali. El indicador *Cómo Vamos en Seguridad Ciudadana* toma en cuenta los factores de riesgo para la vida, integridad y bienes de las personas, así como la percepción de seguridad de los ciudadanos.

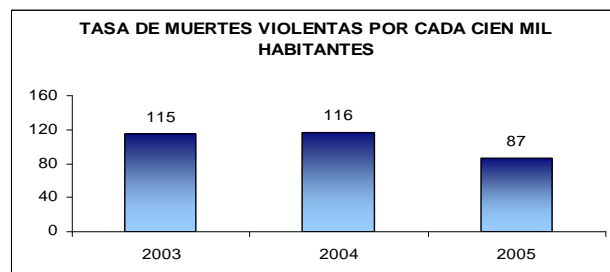
La tasa de homicidios por cada cien mil habitantes es uno de los principales referentes de la seguridad de la ciudad. Esta variable ha registrado un importante descenso en el último año, al pasar de 91 a 65 casos por cada cien mil; teniendo en cuenta que entre 2000 y 2004 esta tasa se mantuvo estable sobre los 90 casos.



Fuente: Observatorio Social, Secretaría de Gobierno de Cali.

Si bien se redujo ostensiblemente la tasa de homicidios en el último año, ésta sigue siendo muy alta en comparación con la tasa nacional, que registra 39,2 casos por cada cien mil habitantes²⁴, y aún más frente a la de Bogotá, que registra un valor de 17²⁵. Por ello, la administración municipal tiene aún mucho por hacer en materia de reducción de los índices de homicidios.

La tasa de muertes violentas por cada cien mil habitantes complementa el anterior indicador, pues incluye, además de homicidio común, homicidio por accidente de tránsito, muertes accidentales y suicidio. Esta tasa ha disminuido considerablemente en el último año, al pasar de 116 en 2004 a 87 en 2005.



Fuente: Observatorio Social, Secretaría de Gobierno. Cali en Cifras 2005.

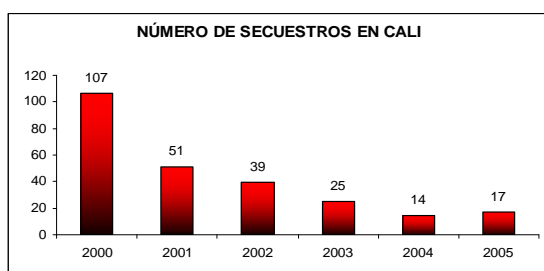
²⁴ DNP, Balance de Resultados del Plan Nacional de Desarrollo “Hacia un Estado Comunitario”. Serie Reportes de Evaluación /No.27 Febrero 2006.

²⁵ Bogotá Cómo Vamos, Informe de Evaluación Dos Años de la Administración Distrital 2004-2008.

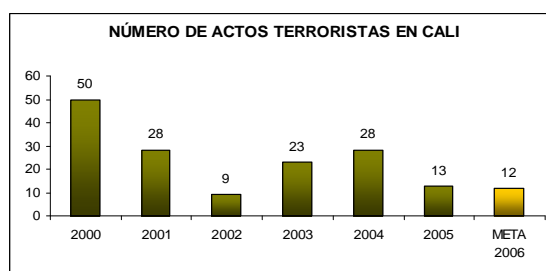
De las 2.112 muertes violentas registradas en el último año, 93 corresponden a suicidios, 135 a muertes accidentales, 1.583 a homicidios y 301 a muertes en accidentes de tránsito. Nuevamente, el indicador, a pesar de su importante reducción, sigue siendo muy alto, pues significa más del doble del valor registrado en Bogotá, de 33,6 muertes violentas por cada cien mil habitantes.

Entre los indicadores técnicos también se consideran otros registros referentes a la delincuencia común, en los cuales se destaca la reducción de actos terroristas en más del 50% frente a 2004, así como la importante disminución en hurto a residencias de 947 a 304 casos. Sin embargo, el número de secuestros aumentó en 3 casos en el último año.

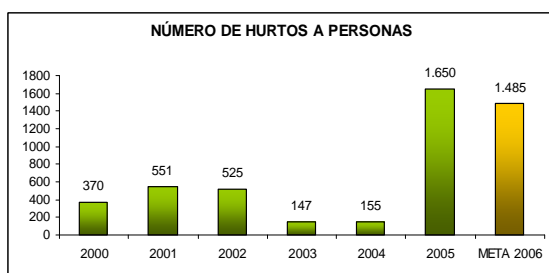
Un caso que llama la atención es el del número de hurtos a personas. El aumento que registra la Policía Metropolitana, de 155 a 1.650 casos, se debe a la reciente unificación de sistemas de información de los delitos comunes en toda la ciudad, a cargo de distintas dependencias oficiales con registros independientes hasta el año anterior. Por ello, no se puede establecer si hubo o no un progreso en materia de hurto a personas entre 2004 y 2005.



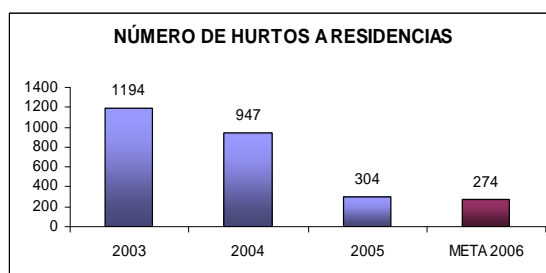
Fuente: Policía Metropolitana de Santiago de Cali.



Fuente: Policía Metropolitana de Santiago de Cali.



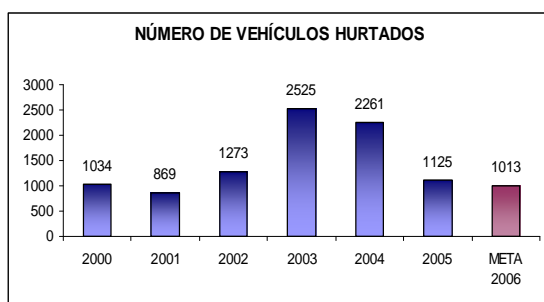
Fuente: Policía Metropolitana de Santiago de Cali.



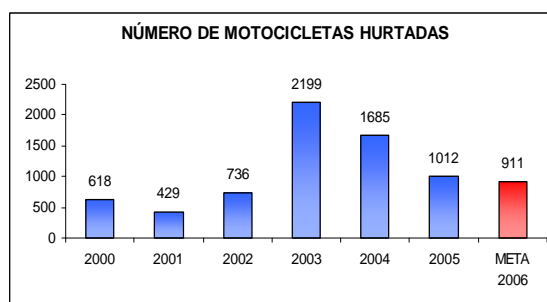
Fuente: Policía Metropolitana de Santiago de Cali.

Por otro lado, la observación de Cali Cómo Vamos se extiende a variables como el número de vehículos hurtados, el hurto de motocicletas, los casos de piratería terrestre y los atracos bancarios. En materia de convivencia se considera el frente de violencia intrafamiliar, aproximado por las cifras de maltrato infantil, del cual se cuenta con registros proporcionados por el ICBF.

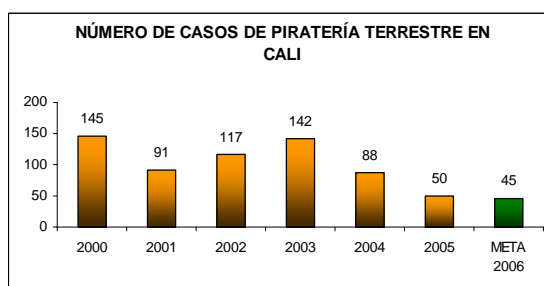
Respecto al hurto de vehículos y de motocicletas, presentan resultados positivos, debido a las nuevas disminuciones registradas en 2005, sobre todo en lo que a vehículos se refiere. El progreso es valioso si se tiene en cuenta que se viene recuperando terreno, luego del auge de robo de vehículos y motos registrado en 2003. La meta a 2006 es reducir en 10% ambos indicadores.



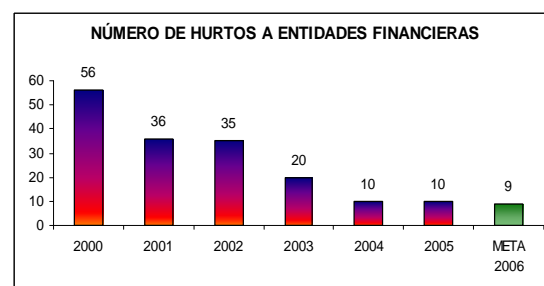
Fuente: Policía Metropolitana de Santiago de Cali.



Fuente: Policía Metropolitana de Santiago de Cali.



Fuente: Policía Metropolitana de Santiago de Cali.

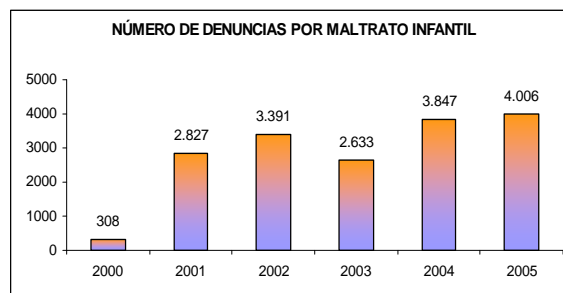


Fuente: Policía Metropolitana de Santiago de Cali.

La piratería terrestre, entendida como el asalto a vehículos transportadores de carga como mercancías, encomiendas, o cualquier clase de productos, se redujo en el último año de 88 a 50 casos. Por su parte, el número de hurtos a entidades financieras no pudo disminuirse, al registrar 10 casos en el año, como sucedió en 2004.

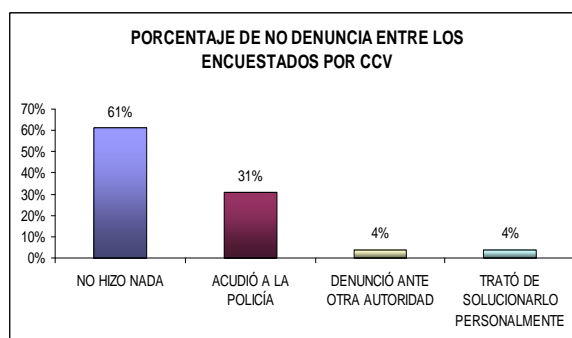
En cuanto a maltrato infantil, se registraron 4.006 denuncias a 2005, frente a las 3.847 de 2004. En este punto hay que tener presente que el comportamiento de este indicador está determinado tanto por el número de casos de maltrato, como por el nivel de denuncia de la ciudadanía. Por ello, una lectura de un incremento en el indicador no es necesariamente negativa, como no lo es necesariamente positiva en el caso de una reducción. Es importante, entonces hacer el análisis partiendo de la cultura de denuncia existente.

De las 4.006 denuncias registradas en 2005, 1.641 fueron por maltrato físico, 438 por maltrato psicológico, 371 por peligro físico y 280 por abuso sexual. Otras formas de maltrato infantil reportadas fueron el abandono total y parcial, la explotación laboral y por mendicidad, el peligro moral, entre otras.



Fuente: Instituto Colombiano de Bienestar Familiar.

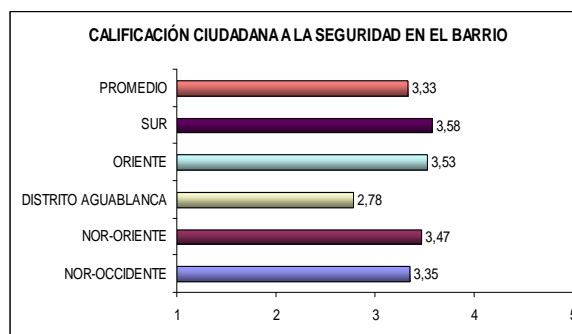
Por otro lado, la encuesta de percepción de CCV indica que el 23% de los encuestados o alguien de su familia ha sido víctima de algún delito en el último año. De ese porcentaje, el 65% no lo denunció, mientras que el 35% restante acudió a la Policía o a otra autoridad.



Fuente: Encuesta de percepción Cali Cómo Vamos 2005.

Entre los encuestados que afirmaron que ellos o un familiar fue víctima de algún delito, el 77% argumentaron que se trató de atraco o robo callejero, 9% de robo del vehículo o partes de éste y el 9% de asalto a su casa o apartamento, entre otros.

La percepción ciudadana también se toma en cuenta, considerando los resultados de la encuesta de CCV, en la cual se registra la calificación a la seguridad del barrio del ciudadano consultado. Para este año el promedio fue de 3,33, siendo 3,58 el puntaje más alto por sectores, otorgado por los habitantes del sur, y el más bajo, 2,78 por los habitantes del Distrito Aguablanca.



Fuente: Encuesta de percepción Cali Cómo Vamos 2005.

Las principales razones para los puntajes 1, 2 y 3, fueron el tráfico y consumo de drogas, además de la presencia de viciosos y borrachos; así como se argumenta que existe mucha delincuencia. Estos resultados reflejan que la ciudadanía no se siente segura en su propio barrio, lo que es aún más preocupante si se considera que ninguna de las zonas de la ciudad logró alcanzar una calificación de 4.

En este orden de ideas, se le preguntó a los encuestados por los problemas más graves de seguridad en el barrio. Las respuestas más frecuentes fueron: i) se presentan muchos atracos callejeros/ladrones, ii) existencia de pandillas juveniles y iii) hay tráfico de drogas.

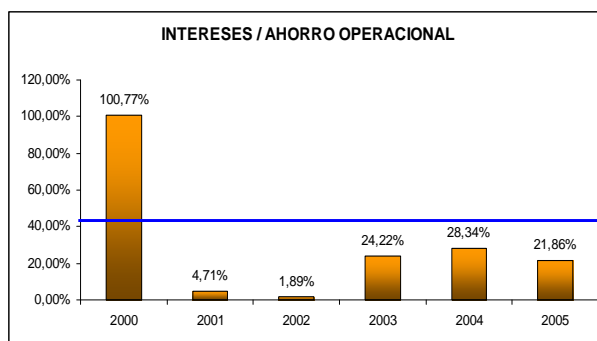
Los anteriores indicadores serán complementados con información sobre la gestión pacífica de conflictos, las violaciones de los derechos humanos, la atención a la población desplazada, la atención a los reinsertados, la explotación sexual infantil y la prostitución, entre otros temas.

Cómo Vamos en Finanzas Públicas

El manejo de las finanzas públicas es crucial para el buen desempeño de una ciudad e influir en forma positiva en la vida de sus habitantes. Unas finanzas sostenibles, donde todos los gastos se encuentren cubiertos, donde exista un nivel de ahorro y de inversión sostenible en el tiempo, donde los niveles de endeudamiento correspondan a la capacidad de pago, puede garantizar la atención de las demandas sociales de los ciudadanos. Además ofrecen una clara señal de fortaleza institucional, fundamental para la generación de confianza y atracción de inversión.

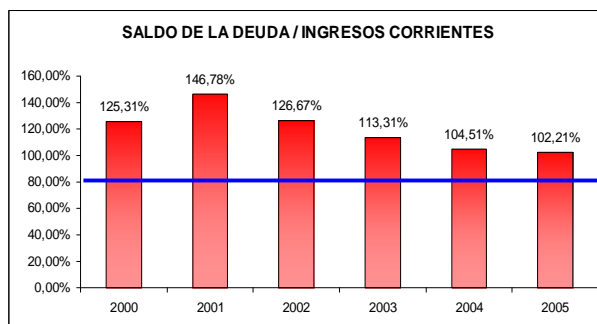
Este indicador pretende aproximarse a la situación financiera del municipio de Cali, en cumplimiento de lo establecido en las leyes 358 de 1997 y 617 de 2000, sobre el nivel de endeudamiento y racionalización del gasto público respectivamente, así como la consideración de indicadores de desempeño fiscal.

La capacidad de pago de la deuda del municipio, se mide en función de la relación entre los intereses de la deuda y el ahorro operacional²⁶. Para 2004 Cali registraba una tasa del 28,34%, y la redujo al 21,86% en 2005, con lo cual logra cumplir con el tope establecido por la ley, fijado en el 40%, para preservar la capacidad de pago del servicio de la deuda pública municipal.



Fuente: Departamento Administrativo de Hacienda Municipal.

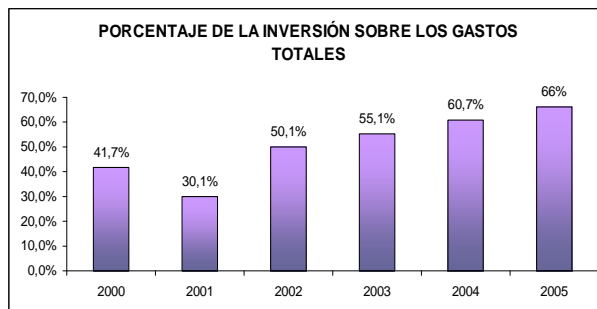
Por otro lado, la capacidad de endeudamiento del municipio o sostenibilidad de la deuda, se mide según la relación entre el saldo de la deuda y los ingresos corrientes, el cual no debe superar el 80% según la ley. Si bien a 2005 la tasa es del 102,21%, ésta se viene reduciendo continuamente desde 2002, con lo cual, de mantenerse esta tendencia, se asegurará la viabilidad financiera del Municipio.



Fuente: Departamento Administrativo de Hacienda Municipal.

²⁶ El Ahorro Operacional del Municipio se define como la diferencia entre los ingresos corrientes y los gastos corrientes de la Administración.

Un indicador importante del desarrollo potencial del Municipio es la participación de la inversión en los gastos totales. Se observa que en los últimos cuatro años ha crecido en forma sostenible, como lo ha hecho entre 2004 y 2005, al pasar del 60,7% al 66%. Este registro indica que el municipio está destinando los recursos, cada vez más a la inversión y menos a gastos de funcionamiento.



Fuente: Departamento Administrativo de Hacienda Municipal.

El programa Cali Cómo Vamos realizó una mesa de trabajo sobre la situación fiscal de la ciudad, la cual arrojó las siguientes conclusiones:

Los recaudos de impuestos crecen en forma sustancial hasta el 2008, como consecuencia del plan de trabajo desarrollado por la administración municipal para combatir la evasión y la elusión y corregir el bajo nivel de recaudo de impuestos como el de Industria y Comercio. Se pregunta hasta cuando es sostenible el proceso con crecimientos sustanciales, y a partir de qué punto los indicadores de crecimiento en recaudos estarán más atados a la evolución del PIB.

Es importante considerar en la actualización catastral la plusvalía, definida como los cambios en los precios de la tierra por procesos tales como renovaciones urbanas. El equipo de Hacienda Municipal comenta que en el estatuto de valorización municipal aprobado por el Concejo esta incluida la plusvalía.

Existen amenazas en la variabilidad del pasivo pensional, ¿Con qué tabla de expectativa de vida se ha estimado?

De otra parte, es claro que no luce conveniente renegociar la deuda financiera del municipio, pues las condiciones obtenidas son muy ventajosas. Sin embargo, es recomendable evaluar el efecto de una tasa real de interés más alta que la actual.

Respecto a la sobretasa a la gasolina, si el consumo cae como consecuencia del mayor precio del petróleo, las normas que incentivan el consumo de etanol, que no está gravado, y la eficacia del sistema de transporte masivo, ¿podría estar en riesgo la financiación del Sistema de Transporte Masivo cuya fuente de pago es la sobretasa?

Es necesario avanzar hacia el concepto de área metropolitana con los municipios vecinos interesados en un proceso de integración con Cali. Esta estructura territorial podría permitir adelantar iniciativas importantes, como la atracción de inversión y, por lo tanto, afectar positivamente el recaudo de impuestos, entre otros beneficios.

Cómo Vamos en Desarrollo Económico

Como variable macroeconómica el desarrollo económico de una ciudad no depende exclusivamente de la gestión municipal. Sin embargo el programa CCV ha decidido hacerle seguimiento a un conjunto de variables, que por su relación con el bienestar de la población y con la coyuntura económica, contribuyen al análisis y la información de las condiciones de calidad de vida de los habitantes. Por esta razón se registra, en el sector de la producción, la dinámica del PIB de la ciudad.

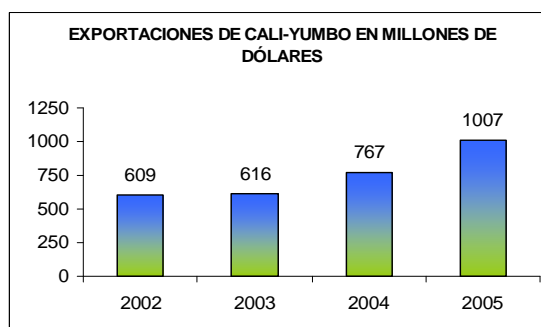
El nivel de actividad económica de la ciudad viene incrementándose continuamente en los últimos años, registrando tasas de crecimiento de 1,44% en 2003, 4,37% en 2004 y 2,49% en 2005. Cabe aclarar que el dato de 2004 es provisional y el de 2005, estimado, de acuerdo a la información suministrada por Planeación Municipal.



Fuente: Departamento Administrativo de Planeación Municipal e ICESI.

2004p: provisional; 2005e: estimado.

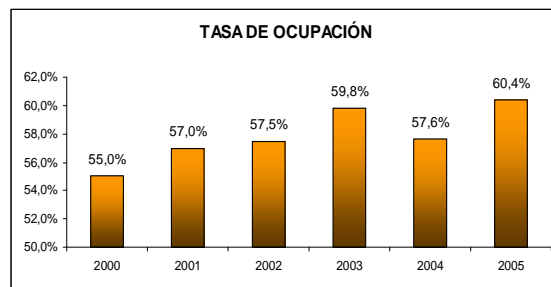
Una fuente importante de ingresos para la economía metropolitana son sus exportaciones, las cuales se han incrementado continuamente hasta alcanzar los 767 millones de dólares en 2004 y los 1.007 millones en 2005, a pesar de la revaluación del peso colombiano. Un mayor nivel de exportaciones eleva la actividad económica, a la vez que propicia la generación de nuevos empleos.



Fuente: DANE y estimación de la Cámara de Comercio de Cali. 2005 es un dato preliminar.

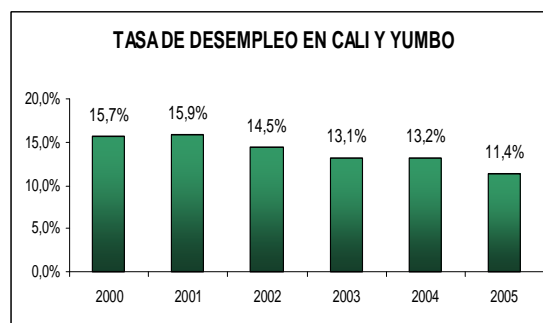
Asimismo, se registra la dinámica del mercado laboral del área metropolitana, observando variables como las tasas de ocupación, desempleo y subempleo. Por un lado, la ocupación aumentó de 57,6% a 60,4% en 2005. A su vez, el desempleo cayó del 13,2% al 11,4% en el mismo período. Sin embargo, el subempleo aumentó, al pasar del 32,1% al 37,8%.

La tasa de ocupación se define como la razón porcentual entre la población ocupada²⁷ y la población en edad de trabajar (PET)²⁸. El indicador para el área metropolitana (AM) de Cali-Yumbo a 2005, es superior al nacional (54,6%), al de Bogotá (59,3%) y al AM de Medellín-Valle de Aburrá (52,5%).



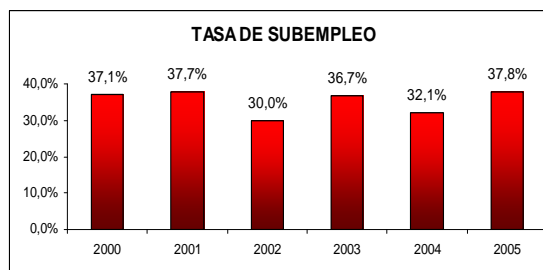
Fuente: DANE.

Por su parte, la tasa de desempleo se define como el porcentaje de la población económicamente activa²⁹ que se encuentra desocupada³⁰. Esta tasa se encuentra en el 11,4% en el área metropolitana de Cali-Yumbo, mientras que el área metropolitana de Medellín-Valle de Aburrá presenta un 10,9%, Bogotá registra un 11,3%, y el total nacional un 10,2%.



Fuente: DANE.

La tasa de subempleo es el porcentaje de la PEA que, estando ocupados, quieren trabajar más tiempo por: tener una jornada menor a 2/3 de la jornada legal, tener unos ingresos inferiores a sus gastos normales, o por tener una ocupación no acorde con su formación. Esta tasa registra en 2005 para la ciudad de Cali 37,8%.



Fuente: DANE.

²⁷ La población ocupada la conforman quienes se encuentran vinculados a la producción de bienes y servicios al menos una hora remunerada a la semana, y los trabajadores familiares sin remuneración que trabajaron al menos una hora a la semana.

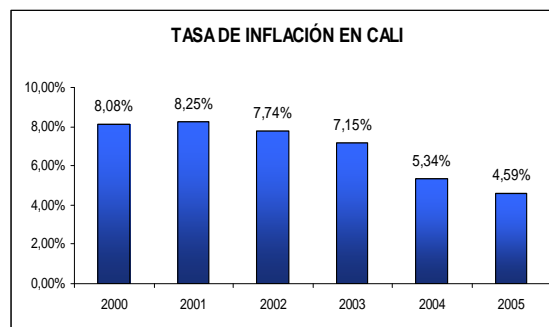
²⁸ La PET es conformada por personas de 12 años y más en la parte urbana, y de 10 años en la parte rural.

²⁹ La Población Económicamente Activa (PEA) comprende a las personas en edad de trabajar que ejercen o buscan ejercer una ocupación remunerada en la producción de bienes y servicios y los ayudantes familiares sin remuneración que trabajan por lo menos una hora a la semana.

³⁰ Desocupados son las personas que buscan vincularse a la producción de bienes y servicios, realizan cualquier actividad tendiente a conseguir empleo, han buscado trabajo antes y aún están interesados; y las personas sin empleo que están esperando el resultado de solicitudes.

Mientras que el subempleo en el área metropolitana de Cali-Yumbo está en el 37,8%, en Bogotá está en el 36,2%, el área metropolitana de Medellín-Valle de Aburrá tiene el 17%, y en el total nacional se registra el 31,6%.

La tasa de inflación³¹ de la ciudad también es observada, ya que muestra en cuánto se reduce el poder adquisitivo de las personas, lo cual incide directamente en su calidad de vida, a través del consumo de bienes y servicios. En este sentido, el 4,59% registrado en 2005, frente al 5,34% del 2004 es un buen incentivo para los consumidores caleños.

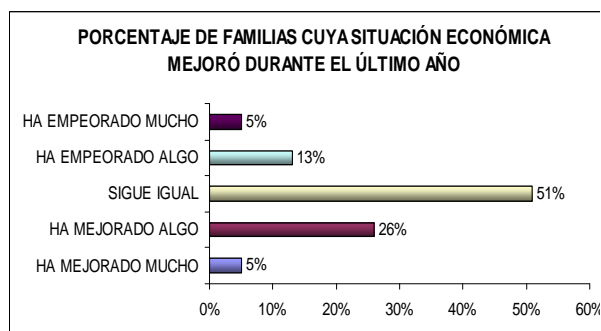


Fuente: DANE.

A su vez, la tasa de inflación a nivel nacional fue del 4,85%, del 4,84% en Bogotá, y del 4,77% en Medellín, lo que significa que los ingresos de los caleños perdieron menos poder adquisitivo que en Bogotá y Medellín, ubicándose, a su vez, por debajo de la inflación nacional.

Por último, se observa la situación económica desde la perspectiva de los ciudadanos, quienes le dan dinámica al mercado como consumidores, productores, empleados asalariados, desempleados, etc.; a través de la encuesta de percepción ciudadana.

Según los resultados, el 31% de los caleños afirman que la situación económica de su familia ha mejorado en el último año. Por otro lado, el 18% manifiesta que ha empeorado; mientras que para la mayoría de los encuestados, el 51%, la situación sigue igual. Lo anterior permite inferir que la mejoría para las familias de la ciudad es muy leve.



Fuente: Encuesta de percepción Cali Cómo Vamos 2005.

Para los ciudadanos cuyas familias vieron deteriorada su situación económica, las principales razones fueron: la pérdida del empleo de uno o más miembros de la familia, el costo de la alimentación, el costo de los servicios públicos, el costo de la educación, el costo de la vivienda.

³¹ La tasa de inflación es la variación porcentual del Índice de Precios al Consumidor IPC entre dos períodos.

Entre los temas que considerará este importante sector se encuentra la inversión extranjera, la productividad, la pobreza, entre otros temas complementarios del desarrollo económico regional.