

CONTRALORIA DISTRITAL DE CARTAGENA DE INDIAS

Cartagena de Indias D.T.y C,
DC-0247-18 26/12/2018

Doctor
PEDRITO PEREIRA CABALLERO
Alcalde Mayor de Cartagena de Indias (E)
WILSON TONCEL OCHOA
Presidente Honorable Concejo Distrital
Ciudad

ALCALDIA MAYOR DE CARTAGENA DE INDIAS D. T. y C.
SISTEMA DE TRANSPARENCIA DOCUMENTAL
VENTANILLA UNICA DE ATENCION AL CIUDADANO

Código de registro: EXT-AMC-18-0109836
Fecha y Hora de registro: 31-dic-2018 11:23:08
Funcionario que registro: Rodriguez Navarro, Myriam
Dependencia del Destinatario: Oficina Asesora Jurídica
Funcionario Responsable: CARRILLO PADRON, JORGE
Cantidad de anexos: 0
Contraseña para consulta web: 62DC700E
www.cartagena.gov.co

Asunto: Informe Evaluacion a las Politicas Publicas en Movilidad del Distrito de Cartagena- Vigencia 2017.

Cordial saludo

En atención al asunto de la referencia, adjunto a la presente el Informe sobre la Evaluacion a las Politicas Publica en Movilidad del Distrito de Cartagena, vigencia 2017, realizado por este ente de control fiscal, en cumplimiento a la ejecución del Plan General de Auditoria Territorial - PGAT vigencia 2018.

Lo anterior, para lo de su conocimiento y fines pertinentes.

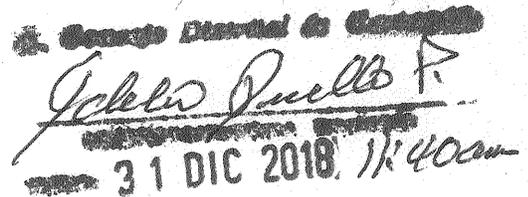
Atentamente,

FREDDY QUINTERO MORALES
Contralor Distrital de Cartagena de Indias (E)

Proyectó: José Ignacio Ponneffz Sierra 
Coordinador Macro Ambiental y Politicas Publicas

Revisó: Juan Pablo Rivera Martelo 
Director Técnico de Auditoría Fiscal

Anexo: veintiseis (26) página


31 DIC 2018 11:40 am



CONTRALORÍA DISTRITAL
DE CARTAGENA DE INDIAS



**INFORME SOBRE EL ESTADO DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD
DEL DISTRITO DE CARTAGENA.
VIGENCIA 2017.**

FREDDY QUINTERO MORALES.
CONTRALOR DISTRITAL DE CARTAGENA 2018-2019.

JUAN PABLO RIVERA MARTELO.
DIRECTOR TÉCNICO DE AUDITORÍA FISCAL.

JOSÉ IGNACIO PONNEFFZ SIERRA.
COORDINADOR SECTOR MACRO – POLÍTICAS PÚBLICAS.

Cartagena de Indias, D.T.C.
Diciembre de 2018.

Control Fiscal Confiable, Transparente y Participativo.
Calle 30. 18A-226, Piso 2, Pie de la Popa, Cartagena de Indias.
+57 3013059287. contactenos@contraloriadecartagena.gov.co



CONTRALORÍA DISTRITAL
DE CARTAGENA DE INDIAS



TABLA DE CONTENIDO

		Página.
1.	Introducción.	3
2.	Objetivo del Informe.	3
3.	Alcance del Informe.	6
4.	Política Pública en Movilidad del Distrito de Cartagena.	7
5.	Funcionamiento del SITM.	11
6.	Quejas y afectaciones ciudadanas por el funcionamiento del SITM.	11
7.	Comportamiento habitual del Sistema Integrado de Transporte Masivo y Multimodal.	13
8.	Conclusiones.	26



CONTRALORÍA DISTRITAL
DE CARTAGENA DE INDIAS



1. Introducción.

El informe presentado atiende al enfoque de la Nueva Gerencia Pública (NGP) que surge en el marco de las reformas del Estado, implementadas en el país desde las dos últimas décadas del siglo XX, inspirado en los modelos del sector privado, que parte de definir a los administradores públicos como gerentes que deben hacer eficiente el gasto y maximizar el valor público de las intervenciones estatales. Contempla la Gestión Pública Orientada a Resultados (GPOR) como hoja de ruta para la materialización de una estrategia de cambio conceptual y operacional en la administración pública. Atiende también a la obligación legal establecida en la Constitución Política de 1991, título XII (Del Régimen Económico y de la Hacienda Pública), capítulo II (De los Planes de Desarrollo), artículo 343: “La entidad nacional de planeación tendrá a su cargo el diseño y la organización de los sistemas de evaluación de gestión y resultados de la administración pública.”, debidamente contextualizada al ámbito de los órganos de control territorial.

Se enmarca en la metodología del Sistema Nacional de Evaluación de Gestión y Resultados –Sinergia, diseñado según el documento CONPES 2688 de 1994, con el propósito de introducir una cultura de evaluación al interior de las entidades con objeto de fortalecer la capacidad gerencial de manejo de la inversión pública, realizar un seguimiento a la gestión de las entidades del gobierno y una evaluación efectiva de los resultados e impactos de las políticas públicas, en cumplimiento de los objetivos de desarrollo del país. Este comprende el Sistema de Seguimiento a Metas de Gobierno, concentrado en el seguimiento continuo del desempeño de las entidades públicas como insumo para la toma de acciones correctivas en aras de alcanzar los objetivos del PND, así como el Sistema Nacional de Evaluaciones, concentrado en la valoración de las intervenciones del Estado y que sirven de insumo para los procesos de diseño y ajuste de las políticas y de la asignación de recursos públicos.

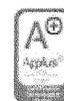
2. Objetivos del Informe.

Evaluar las Políticas Públicas en Movilidad y Seguridad de la Administración Distrital en el curso de su gestión y uso de recursos públicos en el año 2017 cuyo objeto fue el cumplimiento de los programas, proyectos y actividades contemplados en el Plan de Desarrollo “Ahora sí Cartagena” y el Plan de Acción 2016-2019.

De igual forma determinar el grado de cumplimiento de los principios de economía, eficiencia, eficacia, equidad valorización de los costos ambientales, publicidad, moralidad y transparencia, conforme a los parámetros de las Leyes 42 de 1993 y 610 de 2000.



CONTRALORÍA DISTRITAL
DE CARTAGENA DE INDIAS



Los instrumentos legales que rigen en su generalidad la proposición y evaluación de Políticas Públicas en Colombia e identificados como más relevantes para la ciudad de Cartagena durante la vigencia fiscal 2017 son:

Planes de Desarrollo:

- Constitución Política, título XII (Del Régimen Económico y de la Hacienda Pública), capítulo II (De los Planes de Desarrollo), artículo 343. Diseño y organización de los sistemas de evaluación de gestión y resultados de la administración pública.
- Ley 152 de 1994. Por la cual se establece la Ley Orgánica del Plan de Desarrollo

Sistema Integrado de Gestión, Calidad, Mecis/Syso:

- Ley 872 de 2003 / Decreto Nacional 4110 de 2004 /Decreto Nacional 4295 de 2007. Crean el Sistema de Gestión de la Calidad en la Rama Ejecutiva del Poder Público y en otras entidades prestadoras de servicios.
- Decreto 943 de 2014. Actualiza el Modelo Estándar de Control Interno (MECI).
- Ley 1753 de 2015, art. 133. Integra en un solo Sistema de Gestión, los Sistemas de Gestión de la Calidad (Ley 872 de 2003) y de Desarrollo Administrativo (Ley 489 de 1998) y lo articula con los Sistemas Nacional e Institucional de Control Interno (Ley 87 de 1993 y artículos 27 al 29 de la Ley 489 de 1998)

Estructura Organizacional.

- Constitución Política, art. 93. Incorpora los pactos internacionales suscritos por el Estado Colombiano, tales como el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Culturales y Sociales (PIDECS).
- Decreto 1082 de 2015, título 7. Establece la estructura y procedimiento del Sistema de evaluación de Políticas Públicas, el Sistema Nacional de Evaluación de Gestión y Resultados-Sinergia, y su equivalente Sinergia Territorial.

Sistemas de Información.

- Decreto Nacional 2623: Crea el Sistema Nacional de Servicio al Ciudadano.

Para contar con un adecuado sistema de seguimiento a políticas públicas es necesario aplicar el marco conceptual y operativo expuesto, a través de una serie de pasos enmarcados en tres grandes fases:

Fase 1: Construcción del Sistema de Seguimiento a Metas de Gobierno.

Ello con base en un indicador, esto es, una representación cuantitativa (variable o relación entre variables) que permite verificar objetivamente información acerca de características, cambios o fenómenos de la realidad. En políticas públicas, es una



CONTRALORÍA DISTRITAL
DE CARTAGENA DE INDIAS



herramienta que entrega información cuantitativa respecto al logro en la entrega de los productos (bienes o servicios) o la generación de resultados, pudiendo cubrir aspectos cuantitativos o cualitativos de este logro (Armijo, 2005).

Un indicador de producto mide los bienes y servicios provistos por el Estado que se obtienen de la transformación de los insumos a través de las actividades. Un indicador de resultado mide los efectos derivados de la intervención pública, una vez se han consumido los bienes y servicios proveídos por ésta.

2. Fase 2: Actividades del proceso de seguimiento.

Se describen en las estrategias de elaboración del informe.

3. Fase 3: Productos del proceso de seguimiento.

- La cadena de valor describe una relación secuencial y lógica entre insumos, actividades, productos y resultados en la que se añade valor a lo largo del proceso de transformación total.
- Los insumos son los factores productivos, bienes o servicios con los que se cuenta para la generación de valor. Éstos pueden ser de tipo financiero, humano, jurídico, de capital, etc.
- Las actividades son el conjunto de procesos u operaciones mediante los cuales se genera valor al utilizar los insumos, dando lugar a un producto determinado.
- Los productos son los bienes y servicios provistos por el Estado que se obtienen de la transformación de los insumos a través de la ejecución de las actividades.
- Los resultados son los efectos relacionados con la intervención pública, una vez se han consumido los productos provistos por ésta.
- Los efectos pueden ser intencionales o no y/o atribuibles o no a la intervención pública.
- Los impactos son los efectos exclusivamente atribuibles a la intervención pública.
- La información de desempeño hace referencia a los indicadores, datos y análisis provenientes de la estructura lógica de una intervención pública, es decir, del análisis de las relaciones transversales de la cadena de valor: productividad, eficiencia, eficacia, efectividad, costo-efectividad y calidad.



CONTRALORÍA DISTRITAL
DE CARTAGENA DE INDIAS



- La productividad del gasto mide qué tan bien un proceso de servicio particular logra transformar insumos (cuyos costos son financiados con gasto público) en productos.
- La eficiencia del gasto mide la máxima cantidad de producto que un nivel dado de insumos puede generar o, alternativamente, el nivel mínimo de insumos que se requiere para generar una cantidad dada de producto.
- La eficacia se entiende como el grado de cumplimiento de las metas y objetivos a nivel de productos y resultados.
- La efectividad es el grado en el que los resultados deseados se alcanzan a través de los productos.
- El costo-efectividad relaciona el costo promedio por cada unidad de resultado final alcanzado.
- La calidad mide el grado en que el producto suministrado por una intervención pública cumple con las expectativas y necesidades de la población.

3. Alcance del Informe.

Durante este proceso se evaluó la variable de Movilidad expresada en:

1. Programas y proyectos del Plan de Desarrollo “Ahora sí Cartagena” y del Plan de Acción 2017 del Distrito de Cartagena, formulados por la Alcaldía Distrital, que operaron en la vigencia auditada.
2. Avance de las metas propuestas para el cumplimiento de cada objetivo de los respectivos planes.

Dichos instrumentos están formulados considerando cinco dimensiones: Social, Económica, Ambiental, Poblacional e Institucional en su interacción y de las tensiones resultantes de dicha interacción.

A partir de ellos se analizó concretamente la siguiente política pública:



CONTRALORÍA DISTRITAL
DE CARTAGENA DE INDIAS



4. Política Pública en Movilidad del Distrito de Cartagena.

Se examinó la implementación y avance de esta política a partir de la Línea Estratégica 2: “Espacio público y movilidad para la gente” de los Planes de Desarrollo, que contemplan incorporar acciones que contribuyan a generar los espacios públicos que ayudaran a mejorar la sostenibilidad ambiental de la ciudad, a través de los siguientes programas:

-Espacio Público. Espacio público de alta calidad y posibilidades de movilidad sin limitaciones.

En la mayoría de la ciudad se cuenta con espacio público para el libre tránsito de personas y vehículos, pero al tiempo problemas de acceso u obstaculización del mismo provocado por circunstancias de falta de definición de la propiedad de algunas áreas, ocupación estacionaria, abuso de la confianza legítima, falta de zonas de parqueo al borde de vías principales, en urbanizaciones o centros de comercio u otras actividades colectivas erigidas o que funcionan sin tomar en cuenta la afluencia vehicular que provocan, etcétera.

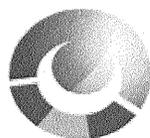
Como casos ejemplificativos de lo anterior se ha identificado:

-Caso Avenida Pedro de Heredia, sector La Plazuela – El Recreo.

Afectaciones:

1. Cierre de la vía pública con cadenas e interrupción del tránsito vehicular y peatonal.

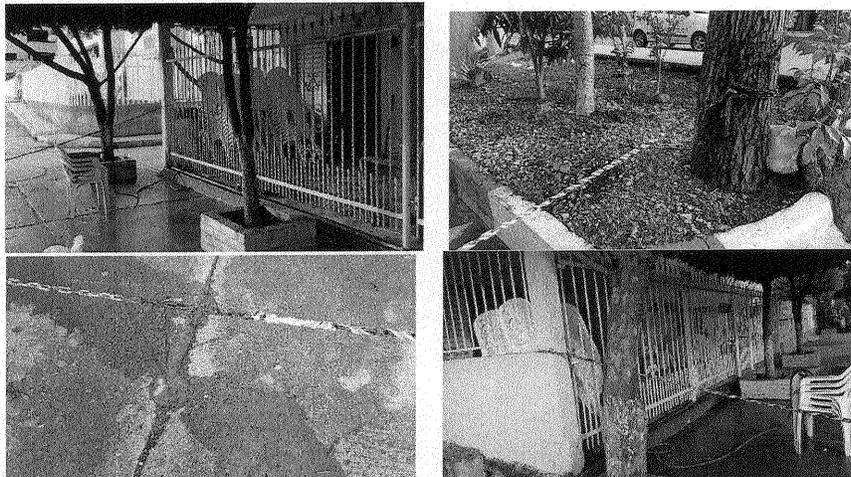




CONTRALORÍA DISTRITAL
DE CARTAGENA DE INDIAS



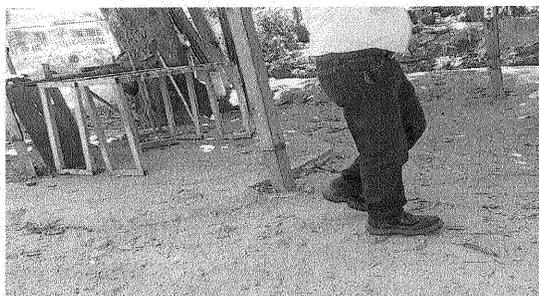
2. Anclaje de cadenas obstructivas a árboles con afectación de estos, y a la loza de pavimento con afectación de su estructura.



3. Uso de la zona como parqueo, guarda de estructuras y labores privadas.



-Casos recurrentes en la ciudad. Uso de andenes y áreas públicas como sede o extensión de establecimientos comerciales o de pequeña industria.



Contando con lo anterior es dable entender que no se ha desarrollado cabalmente lo dispuesto en los instrumentos de planificación local que aseguren una deambulación pacífica y segura de vehículos y personas, teniendo mayor relevancia por paradoja los esfuerzos para mejorar el tránsito automotor, ejemplificado en la entrada en operación del Sistema Integrado de transporte

Control Fiscal Confiable, Transparente y Participativo.

Calle 30. 18A-226, Piso 2, Pie de la Popa, Cartagena de Indias.

+57 3013059287. contactenos@contraloriadecartagena.gov.co



CONTRALORÍA DISTRITAL
DE CARTAGENA DE INDIAS



Masivo (SITM) a partir de la empresa Transcaribe S.A. y sobre el cual se ha actuado conforme a los siguientes parámetros de gestión:

-Movilidad Fluida y Segura.

Control mediante los planes de manejo de tráfico del desplazamiento vehicular y de personas, capacitación a 92 conductores y auxiliares de ruta en manejo del usuario a través de la cultura ciudadana y mejorar la prestación del servicio del transporte público colectivo.

-Población activa estimulada para el uso de Transcaribe.

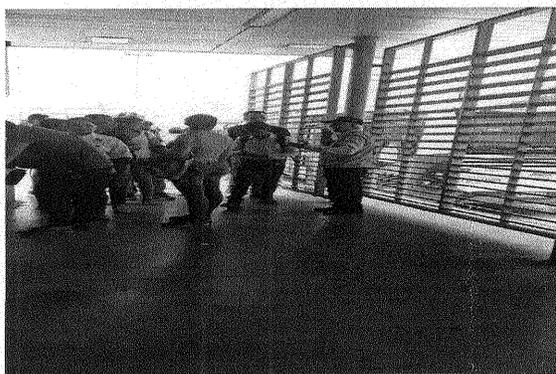
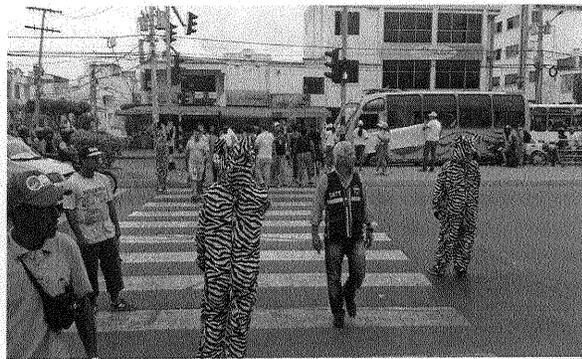
Plan Maestro de Movilidad integrado con SITM, articulado con las gestiones desarrolladas desde otras dependencias del Distrito, unificando esfuerzos en la consecución de recursos para la adopción y puesta en marcha.

De lo anterior se propuso metas producto en el Plan de Desarrollo “Primero la Gente 2016-2019” tales como “Población Activa estimulada para el uso de Transcaribe”, responsabilidad del DATT como apoyo al SITM Transcaribe, en donde se espera que para finales de 2019 se haya motivado a la población activa de la ciudad (personas que trabajan, estudian o realizan alguna actividad) en número de 635.878 habitantes aproximadamente, para que usen el servicio masivo de transporte, a través de campañas educativas y con apoyo de educadores viales y reguladores de tránsito, en las instalaciones del sistema, aulas móviles y centros comerciales, para concientizar a la ciudadanía sobre los riesgos de transitar sin precaución por el carril solo-bus, cruzarlo por lugares no demarcados con cebras, uso de sillas preferenciales (mujeres embarazadas y con niños en brazos, adulto mayor y personas con movilidad reducida), alcanzando alrededor de 120.000 personas.





CONTRALORÍA DISTRITAL DE CARTAGENA DE INDIAS



Control Fiscal Confiable, Transparente y Participativo.
Calle 30. 18A-226, Piso 2, Pie de la Popa, Cartagena de Indias.
+57 3013059287. contactenos@contraloriadecartagena.gov.co



CONTRALORÍA DISTRITAL
DE CARTAGENA DE INDIAS



5. Funcionamiento del SITM.

Número de Vehículos: Actualmente TRANSCARIBE, a través de sus operadores, cuenta con doscientos tres (203) vehículos vinculados, según su tipología IAS, 22 articulados, 89 padrones y 92 busetones, usan como combustible el 100% de la flota el gas natural vehicular.

Kilómetros recorridos año (Km-año): Articulados: 1.485.933 kms,
Padrones: 4.359.159 kms, Busetones: 3.175.844 kms.

Pasajeros movilizados: Entre el 1^a septiembre 2017 y el 31 agosto 2018, se movilizó un total de 28.358.253 pasajeros.

Recorrido diario promedio en km: articulados: 188, padrones: 162, busetones: 120.

Velocidad promedio operación según tipología, y diversidad de rutas (carril solo bus, mixto y combinado) que hacen variar la media:

Articulados: 20,63 km/h, padrones: 17,77 km/h, busetones: 14,79 km/h.

Desintegración del parque antiguo de vehículos de transporte público colectivo.

Se viene haciendo con uso de los recursos del FONDO UNIFICADO DE DESINTEGRACIÓN Y OPERACIÓN- FUDO, aportados por los concesionarios SOTRAMAC S.A.S., TRANSCARIBE OPERADOR y TRANSAMBIENT AL S.A.S. A 17 de diciembre de 2017 se dio reconocimiento a 539 propietarios de vehículos de TPC, dentro del proceso de desintegración y se giraron recursos por \$7.978.197.177,1; validado compensaciones por \$8.298.798.029,02 y hacía falta efectuar 1.053 reconocimientos a propietarios de vehículos.

6. Quejas y afectaciones ciudadanas por el funcionamiento del SITM.

-Moradores del barrio Camino del Medio y Avenida Pedro Romero, calle 31, y la calle Eduardo Santos se quejaron de que al entrar a febrero de 2017 el SITM con la ruta TL104 la vía no era adecuada para el tránsito de dichos buses pesados, por negligencia de un previo estudio a la avenida, fallencias estructurales, deterioro acentuado por el paso de los buses, agrietando la estructura de casas aledañas, calzada débil por hundimiento de placas, solicitando reparar las viviendas, terminación de los andenes porque al no existir, las señalizaciones de los paraderos están en la calzada afectando la seguridad del peatón que concurre a los paraderos por la calzada.

El SITM hace observar que la Avenida Pedro Romero ha sido una vía de gran circulación de vehículos livianos y pesados, o más pesados que los buses del



CONTRALORÍA DISTRITAL
DE CARTAGENA DE INDIAS



sistema: camiones mixer (31 .1 toneladas de peso cargado), volquetas (hasta 9 toneladas), volquetas doble troque (hasta de 28 toneladas), tractomulas (52 toneladas), camiones de basura (más de 24 toneladas), de embotelladoras de gaseosas y cervezas (hasta 28 toneladas), camiones tipo 600, buses de servicio público y especial, busetas de servicio público y especial, por lo que no se puede determinar que los daños lo ocasionaran los buses del sistema, a menos de un mes de iniciar operación la ruta X104, cuya frecuencia de paso en hora pico es de 4.8 minutos (24 buses) y en hora valle es de 8 minutos (total de 15 buses) y en las franjas de apertura y de cierre de 15 minuto (total de 8 vehículos) en contraste con las 55 busetas de la ruta Olaya - Centro que circulaban durante todo el día sin control o programación. El SITM realizó con recursos provenientes del Conpes una intervención de rehabilitación de losas de pavimento de dicha Avenida por \$1.600 millones de pesos entre abril del 2011 y febrero de 2012 y más recientemente la Secretaria de Infraestructura del Distrito intervino la Carrera 50 a la altura de los Cuatro Vientos en el sentido hacia Bazurto.

-A septiembre de 2017 hubo queja ciudadana por la falta de rehabilitación de la carpeta asfáltica del sector entre la Bomba el Amparo - Semáforo del SAO - Intersección Centro Comercial Ronda Real, en pésimas condiciones, originando congestiones, aumentando la probabilidad de ocurrencia de accidentes de tránsito. afectando la correcta operación del sistema y los tiempos de desplazamiento, impidiendo la demarcación de la zona si no se rehabilitare la vía previamente para poder señalizarla horizontalmente, generando un foco de inseguridad para todos los actores de la vía, necesidad general de la ciudad y solicitando acciones de movilidad segura.

Dicha solicitud, por razones de competencia este fue transferido, mediante Oficio No. AMC-OFI-0099544-2017, a la concesión vial RUTA CARIBE E.U, dado el proyecto de Asociación Público-Privada de Iniciativa Privada (APP-IP) Ruta Caribe 2, adjudicado al Grupo KMA Construcciones con inversión de \$1,44 billones, para construcción de 79 kilómetros de segundas calzadas, 16 kilómetros en variantes y 8 intersecciones a nivel y desnivel, operación y mantenimiento de más de 253 kilómetros de la ciudad con la construcción de la intersección a nivel, tipo glorieta, en la Variante de Ternera, un retorno en la Zona Industrial de Ternera, un retomo en El Recreo y un retorno en Ronda Real.

En atención a solicitud de una usuaria que se dirige a Transcribe S.A. para que haga una revisión médica y valorar posibles secuelas tras un evento ocurrido el 11 de septiembre de 2017 en la estación La Castellana, la empresa expone que su personal en Portal y estaciones está debidamente autorizado para activar la cadena de llamadas cuando sucede un incidente relacionado con la salud de algún usuario, de manera que sea atendido inmediatamente en el mismo sitio o trasladándolo a un centro de salud.



CONTRALORÍA DISTRITAL
DE CARTAGENA DE INDIAS



Se presentó, como en otros casos, solicitud de retiro de reductores de velocidad en el barrio Villa Estrella, carrera 92 y calle 43-06, por considerar que afectan la estructura de una propiedad, a lo que no se accedió p necesarios para la seguridad de los peatones, es decir, son en interés general, por ser necesarios para preservar la vida e integridad física, solicitando al campañas de seguridad vial en la zona, para que los conductores respeten las normas de tránsito, y aliviar la molestia ciudadana.

6. Comportamiento habitual del Sistema Integrado de Transporte Masivo y Multimodal.

El SITM, entendido como servicio público, se encuadra en equidad teniendo presente que ofrece cobertura amplia del territorio (accesibilidad e inclusión a todos los grupos de la población), y muestra jerárquicamente prioridad para el transporte público colectivo. Para el 2019 se prevé la puesta en marcha de todo el sistema previo cumplimiento de terminación de estaciones de parada., construcción de dos patios complementarios, chatarrización y terminación del patio-portal.

Tras efectuar recorrido vial sobre las principales arterias del SITM se puedo constatar lo siguiente:

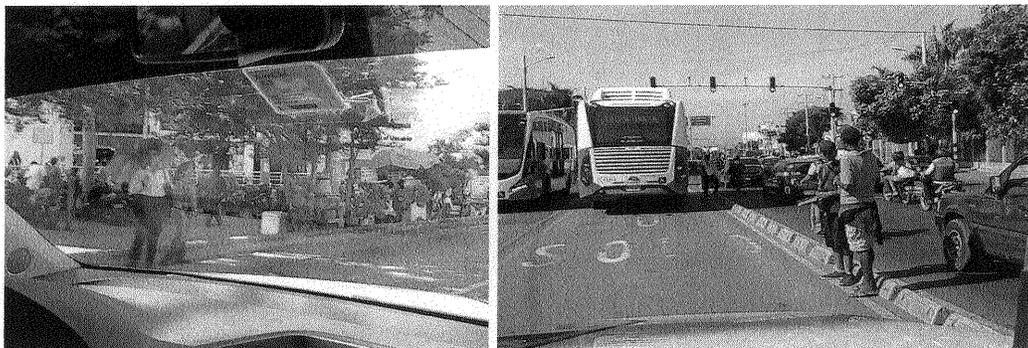
- Trayecto Patio Portal de Transcaribe, por el carril exclusivo, hacia la estación La Castellana:

-Se observó peatones cruzando la vía en sitios no permitidos e inclusive un conato de accidente a la altura de la rotonda de El Amparo, evitado por el conductor del SITM al frenar ante el cruce imprevisto de un varón de avanzada edad.

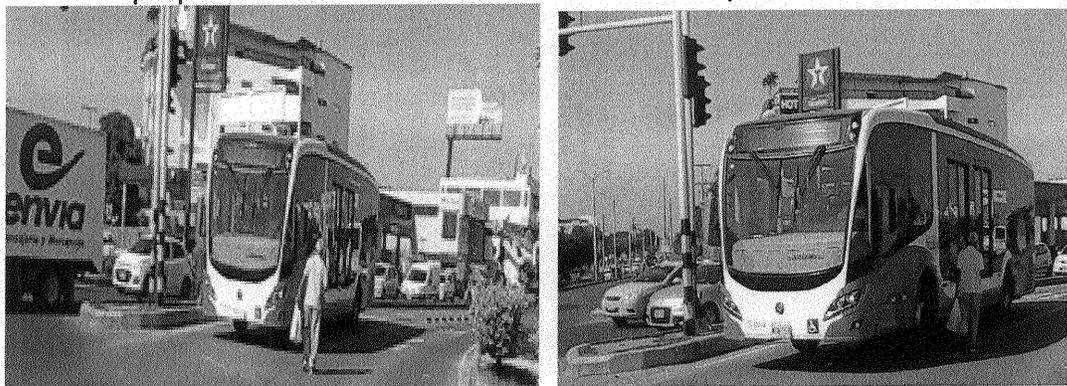




CONTRALORÍA DISTRITAL
DE CARTAGENA DE INDIAS



-La rápida reacción del conductor del SITM al frenar el pesado automotor – semáforo en verde- evitó el arrollamiento del ciudadano de avanzada edad que cruza inapropiadamente en un acurva sin visibilidad por los arbustos aledaños.



-Luego, en su afán de evitar ser arrollado, el ciudadano sigue avanzando hacia otro vehículo del SITM que se encontraba en movimiento y también debió frenar.



-Como colofón de lo anterior, una dama adulta, inevitable espectadora del incidente, permanece sin embargo dentro de la vía vehicular del SITM, esperando hacer el mismo cruce indebido y altamente riesgoso, tal como el peatón que la sigue.

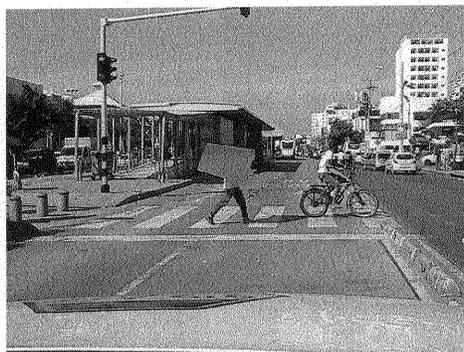
Control Fiscal Confiable, Transparente y Participativo.
Calle 30. 18A-226, Piso 2, Pie de la Popa, Cartagena de Indias.
+57 3013059287. contactenos@contraloriadecartagena.gov.co



CONTRALORÍA DISTRITAL
DE CARTAGENA DE INDIAS

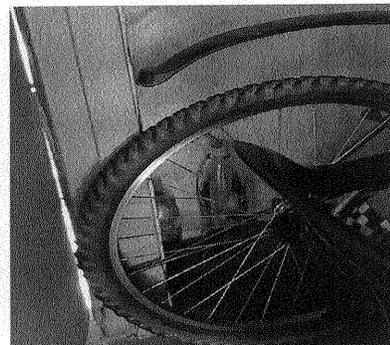
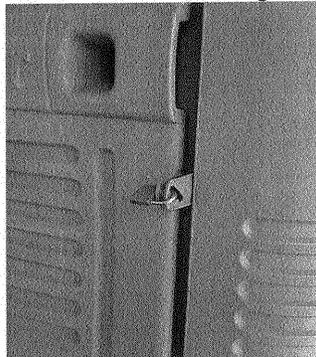
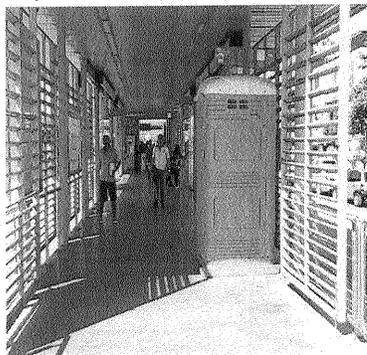


-Y metros mas adelante, en inmediaciones de la estación La Castellana, un ciclista cruza inapropiadamente y un peatón lo hace sin tener visión de la vía dada la lámina que transporta.



-En la estación de arribo algunos usuarios manifestaron observaciones acerca del servicio, como solicitud de mayor frecuencia dada la temporada comercial de diciembre.

-Se observó el baño portátil que permanece cerrado desde el mes de noviembre y sin servicio a los empleados del sistema ni a los usuarios avalados para su uso, no teniendo llave ninguno de los empleados, quienes deben usar botellas al efecto, ya que no se encuentra en ejecución contrato alguno para la habilitación sanitaria.



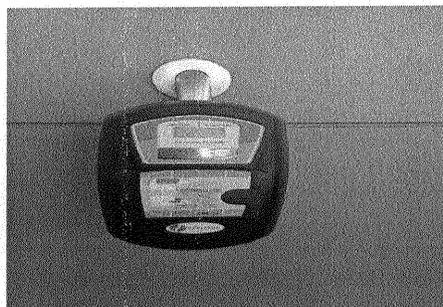
-Se hizo notar la ubicación de un semáforo al lado del aviso de la estación, que lo oculta parcialmente.



CONTRALORÍA DISTRITAL
DE CARTAGENA DE INDIAS



-Se verificó el buen funcionamiento de los terminales de consulta y su uso por el público.



-Se ha ubicado los carteles gráficos informativos, pero estos ocultan el Manual del usuario instalado inicialmente.



-Una tapa de acceso a servicios públicos en mal estado con riesgo de accidente peatonal.

Control Fiscal Confiable, Transparente y Participativo.
Calle 30. 18A-226, Piso 2, Pie de la Popa, Cartagena de Indias.
+57 3013059287. contactenos@contraloriadecartagena.gov.co

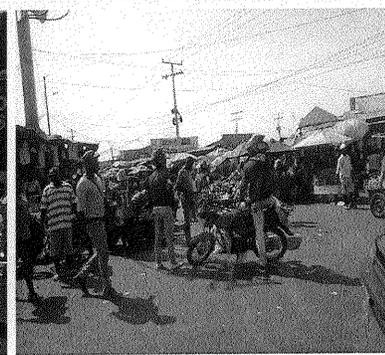
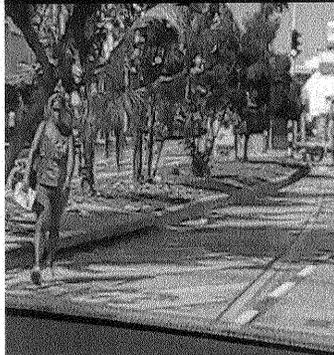
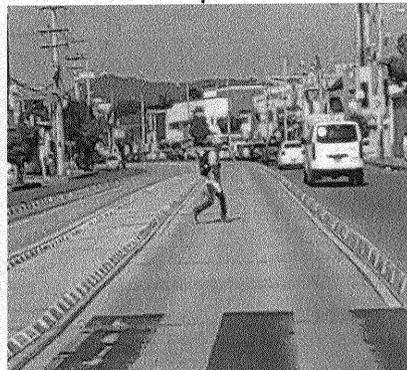
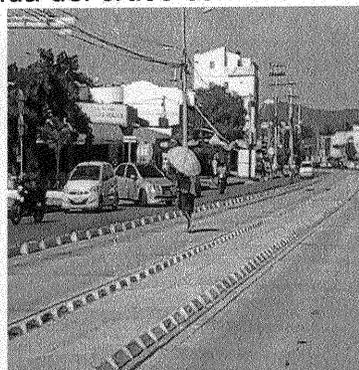
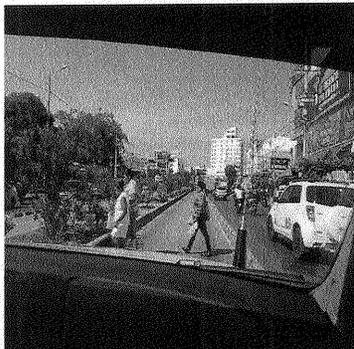


CONTRALORÍA DISTRITAL
DE CARTAGENA DE INDIAS



- Trayecto estaciones La Castellana - Bazurto, en cuyo trayecto:

-Se continuó observando el cruce indebido de la vía por peatones, y de vehículos en el semáforo de la rotonda del cruce con la Avenida Crisanto Luque.



-Se constató el funcionamiento y uso de los terminales de consulta.

-Se recibió observaciones por parte de los usuarios sobre la frecuencia de los vehículos.

Control Fiscal Confiable, Transparente y Participativo.
Calle 30. 18A-226, Piso 2, Pie de la Popa, Cartagena de Indias.
+57 3013059287. contactenos@contraloriadecartagena.gov.co



CONTRALORÍA DISTRITAL
DE CARTAGENA DE INDIAS



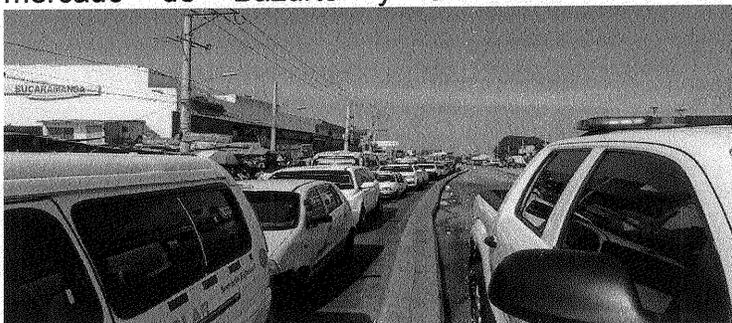
-Se constató que el baño instalado se encuentra en funcionamiento y la llave la guarda el vigilante de uno de los vagones-



-Se hizo en dos oportunidades el llamado de atención para guardar la línea amarilla de seguridad, pues se reiteró la conducta imprudente de los usuarios.



-Se verificó peatonalmente el lento estado de movilidad vehicular frente al mercado de Bazurto y al cruce con la Avenida Crisanto Luque.

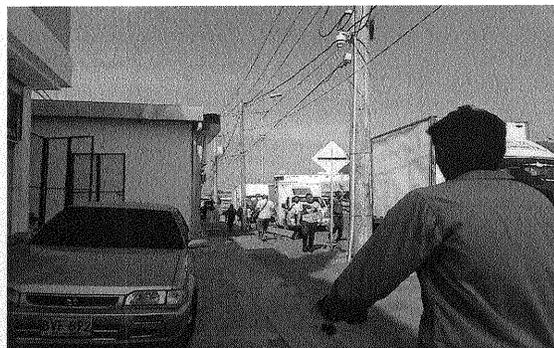
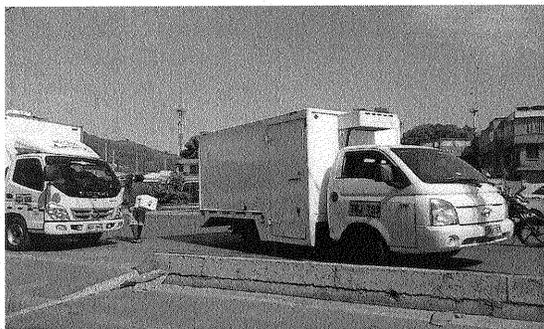


-Se encontró una flota de vehículos de carga tipo vagón estacionados en la vía pública, los que desalojaron el sitio al percatarse de ser fotografiados.

Control Fiscal Confiable, Transparente y Participativo.
Calle 30. 18A-226, Piso 2, Pie de la Popa, Cartagena de Indias.
+57 3013059287. contactenos@contraloriadecartagena.gov.co



CONTRALORÍA DISTRITAL
DE CARTAGENA DE INDIAS



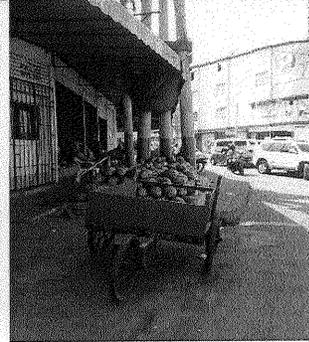
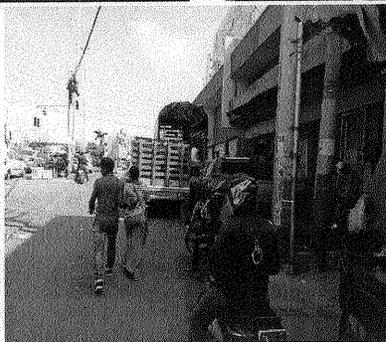
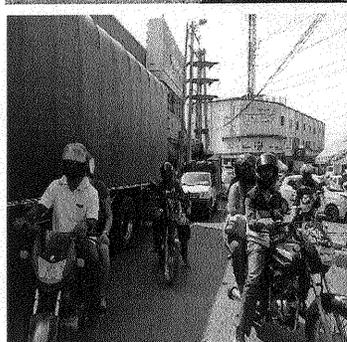
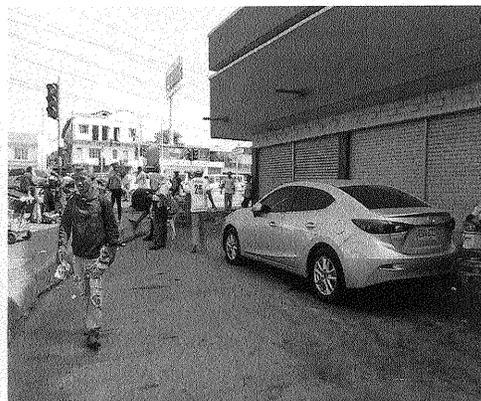
-Se observó el tránsito de motocicletas en contravía provenientes de la Av. Crisanto Luque.



-Se indagó por un área donde se estacionan camiones tipo tractomula y otros vehículos menores, alegando una persona de un local adyacente que se trata de bahía privada, lo que debe verificarse por el DATT pues se observa igualmente tránsito vehicular en el sitio.



CONTRALORÍA DISTRITAL DE CARTAGENA DE INDIAS



-Se observa represamiento de vehículos del SITM, hasta tres en un espacio de 200 metros –vista tomada del que marchaba en cabeza-, causado por la

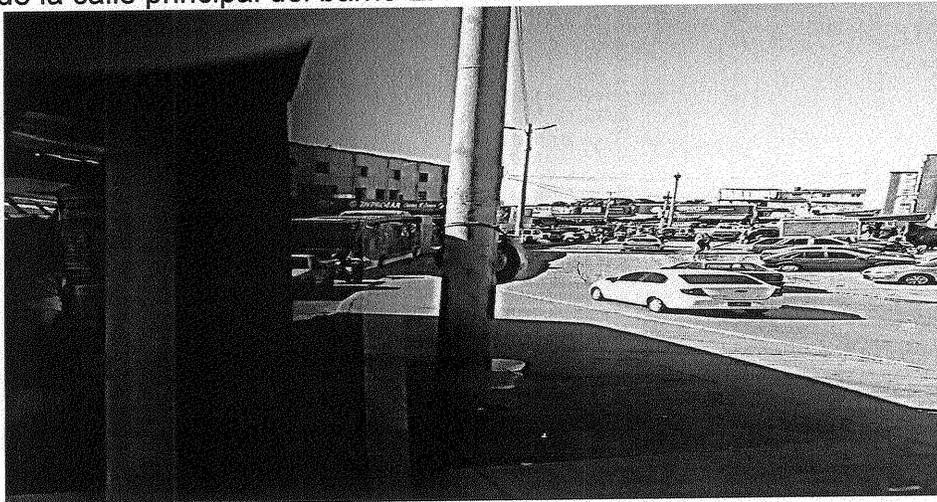
Control Fiscal Confiable, Transparente y Participativo.
Calle 30. 18A-226, Piso 2, Pie de la Popa, Cartagena de Indias.
+57 3013059287. contactenos@contraloriadecartagena.gov.co



CONTRALORÍA DISTRITAL
DE CARTAGENA DE INDIAS



congestión vehicular y la estrechez de la calzada antes del semáforo, ello contando con un carril de sentido contrario que permanece casi desocupado y es aprovechado por carretas y motociclistas para transitar en ambos sentidos (uno permitido y otro no). Urge una solución porque significa un retraso, solo en ese punto de hasta 20 minutos dada la frecuencia entre vehículos del SITM, para lo que es menester tomar en cuenta la definición de la calidad del espacio reseñado anteriormente, la habilitación de la entrada principal y natural a la Avenida Crisanto Luque –hoy ocupada por vendedores ambulantes y estacionarios, taxis de carga (los “chevolitos”) y mototaxistas-, el carril alterno en horas pico y la vía alterna a través de la calle principal del barrio El Prado.



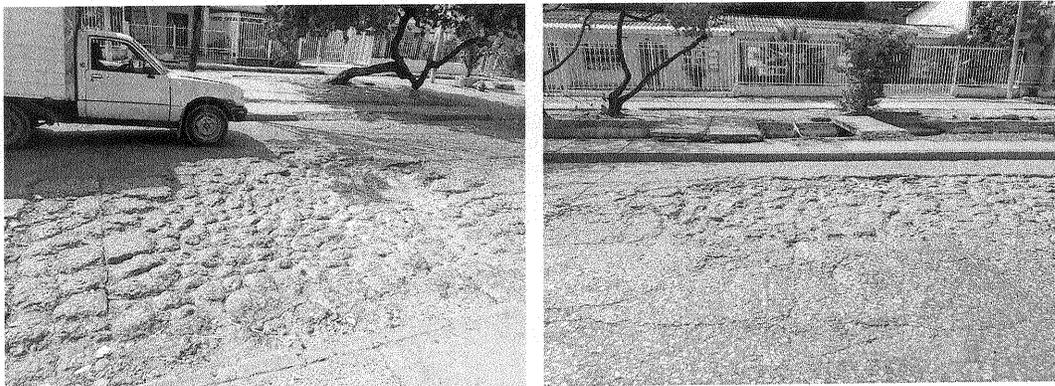
- Tramo Bazurto - Avenida Crisanto Luque hasta el retorno al final de esta.

-Se observa el mal estado del tramo de vía que atraviesa el barrio Martínez Martelo, aledaño al paradero, el cual reduce la movilidad, obstaculiza el acceso de los usuarios al paradero del SITM y afecta mecánicamente los vehículos.

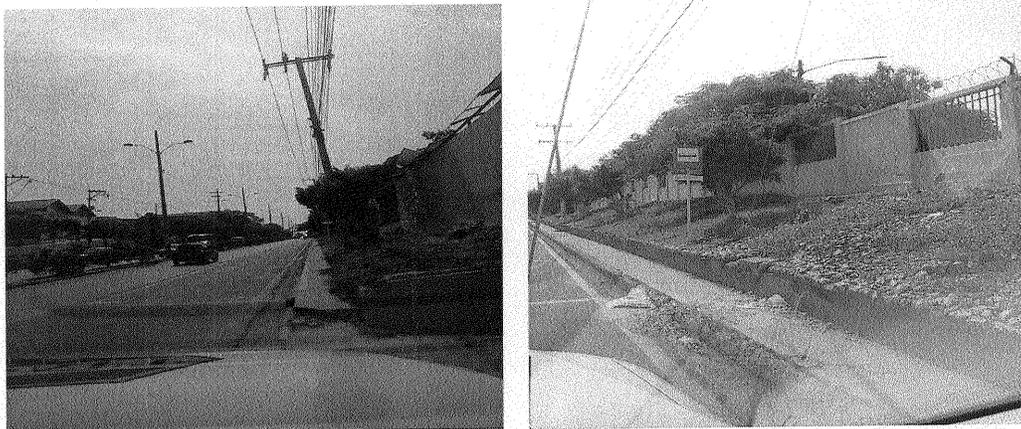




CONTRALORÍA DISTRITAL
DE CARTAGENA DE INDIAS



-Se observó el ancho de los andenes adyacentes al paradero de la Urbanización El Refugio verificando que existen unos más y otros menos anchos a efectos de constatar que el uso como parada de los últimos afecta el paso de peatones.



-Se observó los lugares donde se suprimieron paraderos por la falta de acceso adyacente a andenes, defecto de planeación que causó erogación adicional.



- Tramo Bazurto – Avenida Pedro Romero.

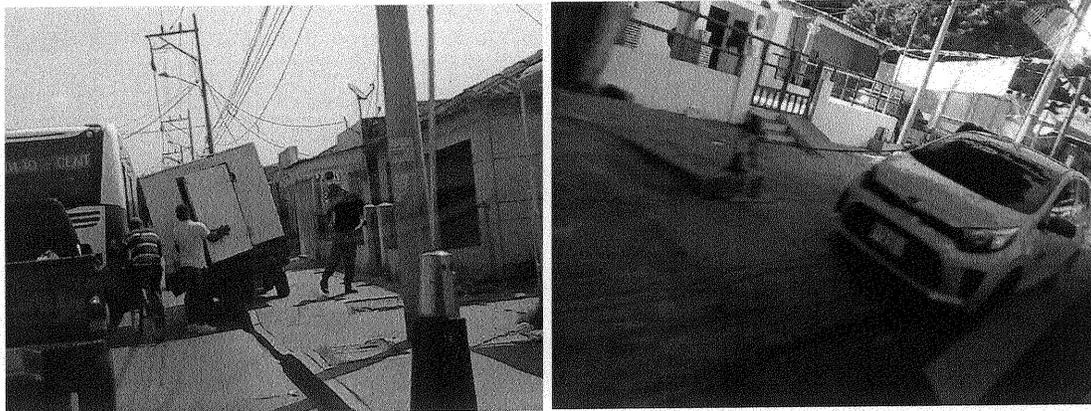
Control Fiscal Confiable, Transparente y Participativo.
Calle 30. 18A-226, Piso 2, Pie de la Popa, Cartagena de Indias.
+57 3013059287. contactenos@contraloriadecartagena.gov.co



CONTRALORÍA DISTRITAL
DE CARTAGENA DE INDIAS



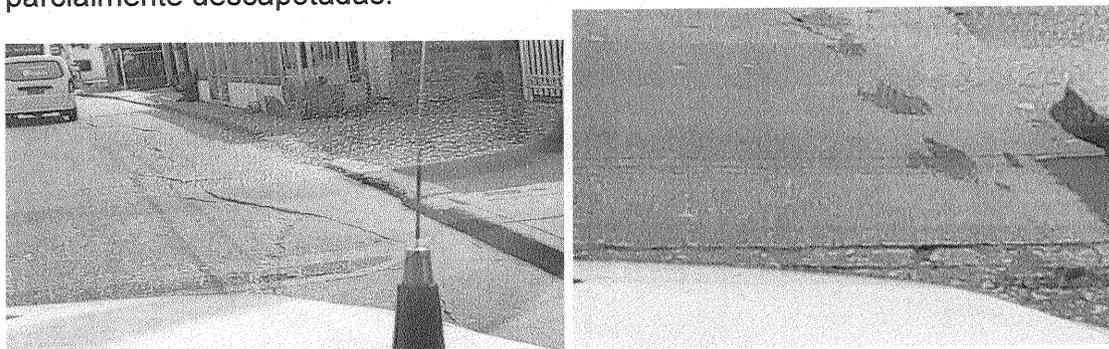
-Se encuentra estacionamiento de vehículos en andenes.



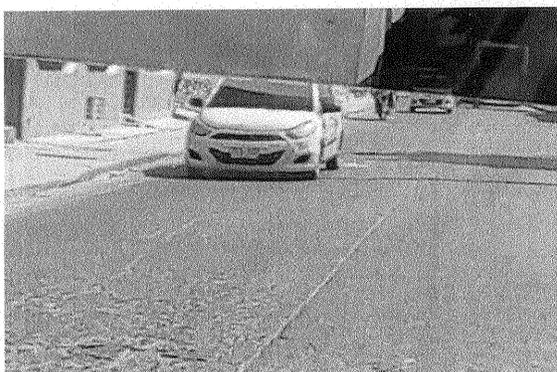
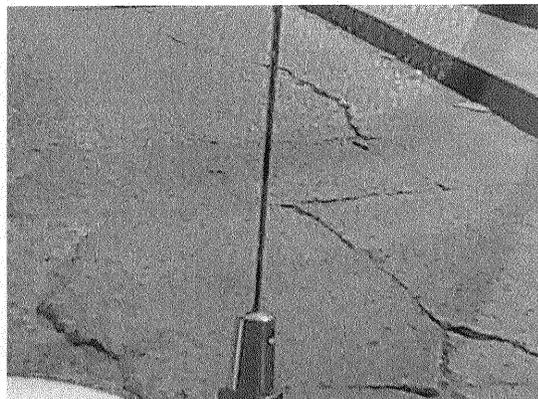
-Se aprecia presencia de controles viales efectuados por la Policía Nacional.



-Mal estado de numerosas losas de pavimento rajadas, con agujeros o parcialmente descapotadas.



Control Fiscal Confiable, Transparente y Participativo.
Calle 30. 18A-226, Piso 2, Pie de la Popa, Cartagena de Indias.
+57 3013059287. contactenos@contraloriadecartagena.gov.co



- Rotonda de El Amparo.

Al continuar el regreso al Patio Portal se observó congestión vehicular en la rotonda de El Amparo por accidente vehicular de motocicletas.

- Centro de Control.

Se exhibió al ente de control el funcionamiento de la localización GPS de los vehículos y el estado de los mismos en cuanto a tiempo regular, adelantado o atrasado.

- Sistemas de información a usuarios y conductores.

-Existen 24 puntos disponibles para las terminales de consulta de saldo, que tienen cada uno su dispositivo, permitiendo al usuario consultar su saldo o transacciones de su tarjeta.

-Pantallas LED o LCD y teclados alfanuméricos en equipos de punto de venta y recarga de tarjetas: este tema está para revisión en el plan de prueba, pero el concesionario cuenta con un dispositivo que cumple parcialmente lo establecido en el contrato de concesión.



CONTRALORÍA DISTRITAL
DE CARTAGENA DE INDIAS



-Soporte a comunicaciones de voz por GPS en los equipos de buses troncales, alimentadores y auxiliares: (esta pregunta tiene dos respuestas técnicamente) hoy los buses no cuentan con el sistema de comunicaciones de voz, por esta razón el concesionario se encuentra inmerso en un proceso de multa. En cuanto al GPS esto si cuenta con el módulo de comunicaciones.

-Soporte de estructura tarifaria, multiviajes o viajes por periodo en las tarjetas: el modelo de estructura tarifaria utilizado hoy permite el multiviaje o viaje por periodos.

-Sistema de información WEB al usuario pasajero: el concesionario aun no presenta un sistema de información WEB al usuario, por lo cual se encuentra inmerso en un proceso de multa.

-Displays, grabaciones y parlantes para anuncio de paradas al pasajero: hoy ni las estaciones ni los buses presentan Displays, grabaciones ni sistemas de anuncios con información al pasajero, esto va atado el sistema de comunicación el cual está en un sistema de multas.

-Verificación de niveles de servicio de infraestructura y flota real: hay procesos y procedimientos donde se aplican los niveles de servicio, tanto de los concesionarios de operación como el del recaudo, esta medición arranco en el 2018.

-Puntos de venta externos en vehículos del SITM: el contrato de concesión tiene consagrado que los puntos de venta externos deben ser fijos, sin embargo, como estrategia de fidelización del usuario al sistema, se permite que exista un punto móvil en los vehículos, cuando se inicia una nueva ruta. este punto móvil es temporal y no es definitivo, de acuerdo a la cláusula 9 del otrosí N° 8 del contrato de concesión.

-Implementación del FREVI: para este punto se ha suscrito otro sí que activa los fondos del sistema y con esto se está llevando a cabo la regulación de este fondo en la estructura fiduciaria.



CONTRALORÍA DISTRITAL
DE CARTAGENA DE INDIAS



8. Conclusiones.

-No se identifica en el accionar del Distrito de Cartagena la debida identificación de productos, resultados, efectos e impactos de las actuaciones generadas en torno a la movilidad en el Distrito de Cartagena, por lo que no se puede concluir que exista una política pública debidamente conformada, operativa y verazmente medida o medible.

-Las debilidades tradicionales del sistema de movilidad permanecen en cuanto a indefinición institucional de competencias, incumplimiento de normas por la Administración, los colaboradores privados y la ciudadanía, y descoordinación entre sus secciones en la formulación de planes, programas y proyectos conjuntos.

-La incultura ciudadana se patenta en la falta de acatamiento a las directrices legales, técnicas y de seguridad ciudadana sobre tránsito peatonal y vehicular, ocupación y uso del espacio público, desatención e irrespeto a los servidores públicos que ejercen autoridad policiva sobre las vías y costumbre de la informalidad.

-Debe revisarse la planeación y fase precontractual de la vinculación de contratistas al SITM para evitar adjudicaciones a personas o entidades que no cuentan con el soporte financiero o técnico necesario para cumplir los objetos contractuales, pues si bien existen cláusulas exorbitantes, el uso de estas demanda tiempo que se pierde en alcanzar los propósitos de la contratación de manera eficiente, eficaz y con economía de medios.

-El sistema de movilidad en Cartagena de Indias (Administración, infraestructura, servicios, cultura ciudadana) debe mejorar en cuanto a la atención como personas o seres humanos del usuario, así como de quienes lo operan en mandos medios o asistenciales.

-En futuros análisis se evaluará el impacto de la población transeúnte u ocasional en el Distrito de Cartagena (turistmo marítimo, terrestre y aerotransportado, viajeros de paso, transportadores) que cada vez es más constante que ocasional, introduciendo una variable de análisis que por si sola merece ser estudiada.

-La correlación espacio público – movilidad adolece de las dificultades del primero, que impactan en alto grado la segunda en puntos claves de la ciudad y que debe ser objeto de acciones continuas de ejercicio de control policivo para su solución.