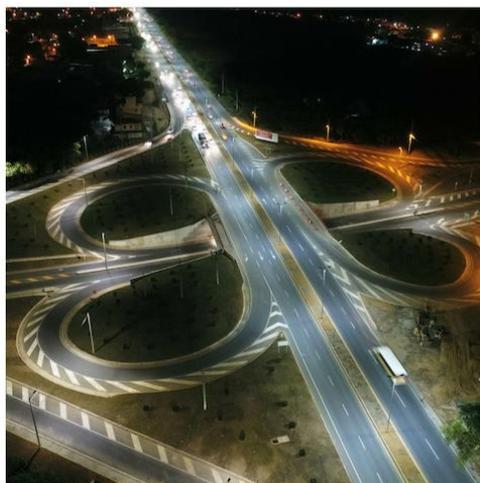


100 primeros días de gobierno

# INFORME DE RENDICIÓN DE CUENTAS

## Sector Transporte



La movilidad  
es de todos

Mintransporte



# CONTENIDO

**Sobre este informe 3**

**Carta de la Ministra 4**

**El sector transporte comprometido con los  
derechos humanos 7**

**Objetivos de desarrollo sostenible 18**

**El Ministerio de Transporte 20**

**La Agencia Nacional de Infraestructura  
69**

**El INVIAS 85**

**La aeronáutica civil 112**

**La Agencia Nacional de seguridad vial  
121**

**La dirección de tránsito y  
transporte 149**

**Cormagdalena 167**

**Supertransporte 213**



## ICARTA DE LA MINISTRA

Estimados ciudadanos:

El Ministerio de Transporte es la entidad que mejor refleja la realidad de la administración pública en Colombia. Primero, porque, aunque su título no lo diga, su campo de acción es, sin duda, el más importante para un país: la infraestructura. Para allá se va todo el presupuesto. Y para transporte, que es como se llama el Ministerio, apenas se destinan el 4 % de la inversión y las políticas no le confieren ninguna importancia. Se trata del sector en que se ha acumulado el mayor atraso y la mayor deuda social del país. Tenemos una infraestructura rezagada con respecto a los retos que nos impone un mundo interconectado como el que vivimos. Y una deuda social que nos avergüenza: nuestros campesinos todavía no tienen acceso a una red de vías terciarias que le permita sacar sus productos para vender en los mercados.

Segundo, porque es el ministerio que mejor ejemplifica las limitaciones que debe enfrentar la acción del Estado para llevar bienestar a sus ciudadanos. En transporte, se trata de un sector con altísimos niveles de informalidad, ilegalidad y evasión; con una creciente debilidad técnica, sin memoria institucional y una dispersión absoluta de los sistemas de información; y un exceso de trámites que le abre las puertas a la corrupción. Y en infraestructura, nos encontramos con 30 proyectos 4G que comprometen más de 90 billones de pesos. De ellos, solo 6 habían logrado avances del 35%, 3 proyectos que a pesar de tener algún avance estaban en problemas, y los 21 restantes en estado muy incipiente o parados.

En estas condiciones, asumir un ministerio con semejantes características, implicaba una decisión de fondo: crear un cuarto de guerra para enfrentar y resolver los problemas que se reciben, con el apoyo de un equipo con capacidad estratégica para buscar soluciones y planear lo que serán los próximos cuatro años de gobierno.



El primer desafío estaba en restaurar la confianza de los distintos actores en el sector. Reunirlos y establecer un diálogo que permitiera a todos unir esfuerzos. Con el apoyo de la Procuraduría y los principales actores del sector, se pudo identificar la dimensión y magnitud real de los problemas de las 4G y definir una hoja de ruta que especifica las alternativas de solución. El diálogo con los transportadores se planteó como una necesidad crucial. Se instalaron 2 mesas nacionales de diálogo sectorial y 6 mesas regionales que están permitiendo tener una imagen precisa de los problemas, de manera que se puedan identificar los cambios legislativos y regulatorios, que promuevan un sector transportador fuerte formal, legal y emprendedor. La infraestructura no sirve si el transporte que la utiliza no fluye adecuadamente.

El segundo desafío estaba en la urgencia de asumir el combate contra la corrupción. Se trata de un esfuerzo muy ligado a la creación de confianza, pero que implica la puesta en marcha de todo un sistema de veedurías que garantice la transparencia de los procesos. Se instalaron 6 veedurías, lideradas por las cámaras de comercio y las universidades regionales, a las que se les entregó el “Gestor de Proyectos de Infraestructura” (GPI), que es un sistema de información en tiempo real que da acceso a la información técnica, jurídica y económica de cada uno de los proyectos, inclusive da acceso a los informes de interventoría de cada proyecto, de manera que se permita a la ciudadanía ejercer un control y supervisión sobre el contratista y/o el concesionario y sobre este Ministerio, las entidades que contratan directamente las obras e inclusive sobre otras entidades del estado que participan en el desarrollo de las mismas.

El tercer desafío estaba en la renovación del aparato institucional que regula y controla al sector. El primer paso se dio con la renovación de la Superintendencia de Transporte, con la que se busca asumir las funciones de vigilancia, inspección y control de los actores, con un énfasis claro y necesario de protección de los usuarios.

Esa renovación implica también un cambio de enfoque de las demás entidades del sector transporte para acercarlas mucho más a la gente, a las regiones, para desarrollar una mayor gestión social y comunitaria, y sobre todo para tener en cuenta sus realidades en la ejecución de los proyectos en curso y en la estructuración de los que se hagan en el futuro.

Atendiendo al principio de legalidad que promueve este gobierno, y al enfoque de bienestar de los ciudadanos que este sector demanda, hemos implementado un Plan de Choque contra la ilegalidad y siniestralidad vial, enfocado en 35 ciudades de 6 departamentos que concentran los mayores índices de siniestralidad vial. Este plan involucra actividades de prevención, educación, sensibilización y obviamente control, así como un sistema de seguimiento y monitoreo que nos permita determinar su impacto y su replicabilidad de largo plazo.

Finalmente, en la tarea de cubrir la deuda social del sector, en estos 100 días se logró obtener una asignación presupuestal por 500 mil millones de pesos para la estructuración de un programa de mantenimiento y mejoramiento de vías terciarias, de la mano del Invías y el Departamento Nacional de Planeación.

Todo este esfuerzo está motivado por la convicción de que una adecuada conectividad promueve la equidad. Es lo que pasa cuando se permite a los campesinos llevar sus cosechas del campo a las ciudades, que los niños lleguen a sus escuelas, que los empresarios puedan exportar sus productos al mundo, y que las personas puedan gastar menos tiempo en ir a su casa o al trabajo y mucho más a su familia.

Ángela María Orozco  
Ministra de Transporte



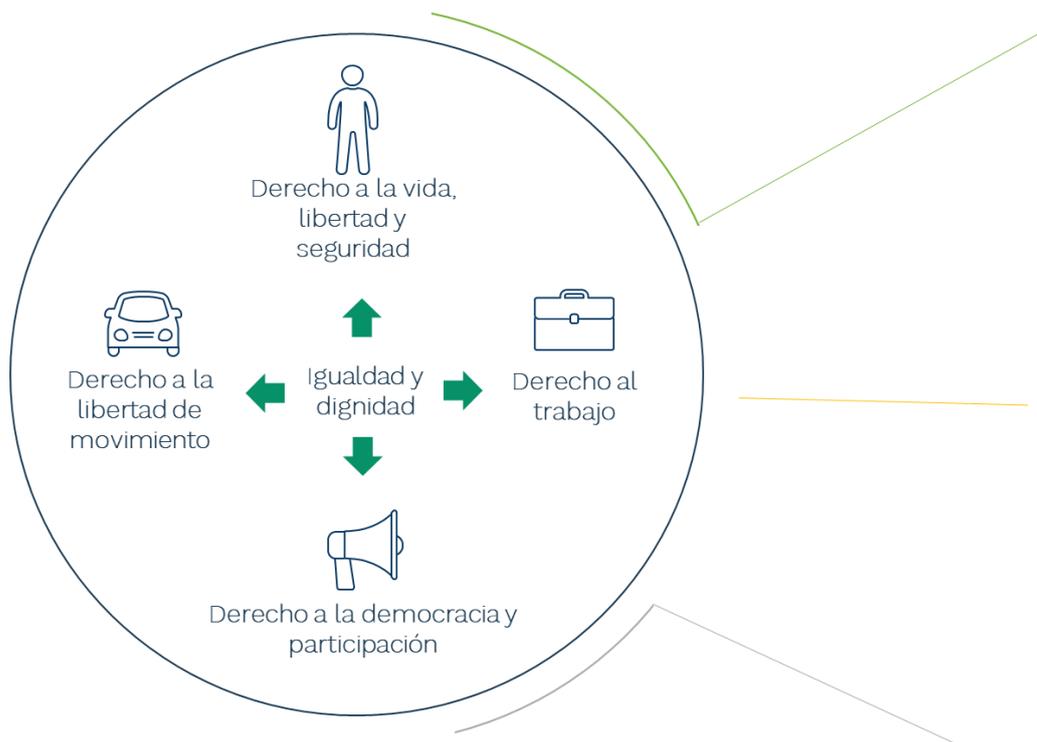
## I EL SECTOR TRANSPORTE COMPROMETIDO CON LOS DERECHOS HUMANOS

Las Naciones Unidas han definido los derechos humanos fundamentales que deben protegerse en el mundo entero como ideal para la consecución de la libertad, la justicia y la paz en el mundo.

Es así, como La Declaración Universal de Derechos Humanos busca promover los derechos inherentes a todos los seres humanos y establece obligaciones para que los gobiernos implementen acciones para promover y proteger los derechos humanos y las libertades fundamentales de los individuos o de los grupos.

En el ejercicio de sus responsabilidades, el sector transporte busca respetar, proteger, garantizar y promover derechos de carácter civil, económico, político y social, mediante mecanismos de inclusión social, implementación de políticas y normas, y el cumplimiento de la misión de las entidades que integran el sector.

Derechos Humanos relacionados con la misión del sector transporte



## Derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad



“Todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona”



El Ministerio de Transporte tomando como principio universal la vida, ha efectuado acciones orientadas a la formulación y adopción de políticas, planes generales, programas y proyectos que garanticen la seguridad de los ciudadanos y la calidad del transporte. Para dar principio a este Derecho el Ministerio se encuentra gestionando y liderando la elaboración de reglamentación técnica para cascos protectores para el uso de motocicletas, vehículos a motor de tres ruedas descubiertos, motocarros sin cabina, ciclomotores, mototriciclos, tricimotos, cuatrimotos y similares, esto con el fin proteger la vida del ciudadano. Así mismo, el Ministerio se encuentra implementando criterios de seguridad y calidad para la asignación de rutas de servicio público.

Cada año más de 1,25 millones de personas fallecen en un accidente de tránsito y entre 20 y 50 millones de personas más sufren lesiones provocadas por hechos de tránsito, considerándose esta una causa importante de discapacidad en todo el mundo<sup>1</sup>. En Colombia, según cifras preliminares reportadas por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial para el año 2017, en el país se registraron 6479 personas fallecidas y 38070 personas lesionadas en

sinistros de tránsito. Para el año en mención, se registró en el grupo de personas de 20 a 29 años el mayor número de víctimas fatales y lesionadas alcanzando 25,34% y 30,16%, respectivamente. En relación con el medio de transporte, los motociclistas fueron los más afectados, representando 49,35% del total de fallecidos y 56,19% del total de lesionados. En segundo lugar, se encuentran los peatones, quienes configuraron el 26,51% del total de fallecidos y 19,69% del total de lesionados en siniestros viales.

Los siniestros de tránsito generan pérdidas humanas en edad productiva y reproductiva con efectos negativos incalculables para el núcleo familiar y para el país. Se ha estimado que las colisiones de vehículos motorizados tienen una repercusión económica del 1% al 3% en el PIB respectivo de cada país, lo que representa pérdidas estimadas de US \$500.000 millones. En Colombia no se cuenta con información reciente sobre los costos económicos que suponen los

<sup>1</sup> Organización Mundial de la Salud. (2011). Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020

siniestros viales, no obstante, estudios realizados por el Fondo de Prevención Vial y la Universidad de los Andes estimaron que, a precios de 2010, los siniestros de tránsito con solo daños le costaron al país 615.000 millones de pesos, con heridos 1.260.000 millones de pesos y los siniestros con muertos 2.059.000 millones de pesos.

Los siniestros viales no solo se consideran un problema de salud pública pero también de equidad social. De acuerdo con la OMS<sup>2</sup> las personas más pobres representan la mayoría de las víctimas por accidentes de tránsito y son quienes más carecen de atención inmediata y apoyo permanente en caso de lesiones de larga duración. Sumado a esto, en muchos países de bajos y medianos ingresos, el gasto de bolsillo en salud y la pérdida de ingresos por discapacidad pueden sumir a un hogar en la pobreza. Particularmente en Colombia, la mayor cantidad de motociclistas son personas con ingresos inferiores a dos salarios mínimos<sup>3</sup>, considerando que es el actor vial más siniestrado en el país.



Considerando lo anterior y en aras de garantizar el derecho a moverse libremente, en igualdad de condiciones y sin que ello ponga en riesgo o cueste la vida del ciudadano, en el marco de acción de la ANSV se han realizado y se mantendrán los esfuerzos en materia de prevención y protección de las personas en la vía, con especial atención a los grupos más vulnerables en la cadena de actores viales. Con lo cual, se espera alcanzar lo dispuesto en el Plan Nacional de Seguridad Vial

PNSV 2011-2022, reducir a nivel nacional el número de víctimas fatales por accidentes de tránsito en un 26%, es decir, pasar de 5.708 víctimas fatales (promedio desde el 2005 al 2012) a 4.224 personas fallecidas por esta causa para el año 2021; y reducir en un 21% las lesiones por accidentes de tránsito para ese año.

Así mismo, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional busca garantizar la movilidad segura, la aplicación de las normas de tránsito y prevención de la accidentalidad de los usuarios de las vías y terminales en todos los modos del transporte, orientado a garantizar una cultura de seguridad vial y propiciar conciencia colectiva de solidaridad, autorregulación y disciplina social.

Por otro lado, la Aeronáutica Civil protege la vida, libertad y seguridad de los pasajeros y personal aeronáutico, vigilando la seguridad operacional de la aviación civil. De igual busca minimizar los impactos negativos que generan el transporte aéreo sobre el medio ambiente y los recursos naturales, protegiendo el derecho a la vida y la seguridad.

Desde la Agencia Nacional de Infraestructura se busca dar garantía de una vida digna, integrando en los contratos de concesión, obligaciones sociales dentro de las cuales se encuentran programas que contienen actividades armónicas con la promoción y respeto de los derechos humanos como la vida y la seguridad a partir de un elemento fundamental como lo es una vivienda digna.

<sup>2</sup> Organización Mundial de la Salud. (2004). Informe Mundial Sobre Prevención de Traumatismos Causados por el Tránsito. Ginebra.

<sup>3</sup> Cámara de la Industria Automotriz de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, ANDI. 2017. Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país. Colombia: Cara a Cara Comunicación Integral



La ANI garantiza la vivienda digna a las unidades sociales que residen o desarrollan actividades productivas ubicadas en las áreas de terreno requeridas a través del Plan de Compensaciones Socioeconómicas. Dicho plan garantiza la disminución de impactos y el mejoramiento de las condiciones de vida.

A la fecha en el programa 4G se han reconocido compensaciones socioeconómicas a casi 5.000 unidades sociales por un valor que asciende a \$210.000 Millones.

Por otro lado, como parte de la gestión social que se adelanta desde la ANI, se garantiza el derecho a la vivienda digna a las unidades sociales de ocupantes irregulares que habitan o desarrollan actividades productivas de manera permanente. Lo anterior debido a que las áreas de terreno que ocupan son declaradas de utilidad pública e interés social y son requeridas para la ejecución de proyectos a través de Planes de Reasentamiento Poblacional.

A la fecha se han identificado 260 unidades sociales de las cuales 150 han sido reasentadas mayormente para el desarrollo de obras en el proyecto Girardot- Ibagué- Cajamarca. Para el desarrollo de los planes de reasentamiento se estima una inversión de \$9.000 Millones aproximadamente.

Adicional, cabe señalar que la ANI promueve el derecho a la vida a través de acciones pedagógicas y lúdicas que contribuyen al uso adecuado de la infraestructura para la prevención de accidentes a través del programa de Cultura Vial desarrollado por cada una de las concesiones 4G.



En efecto, la ANI ha implementado más de 780 campañas de cultura vial y 3.500 actividades pedagógicas de formación, que han impactado a más de 168.000 personas entre usuarios de las vías, comunidades, empresas de transporte, instituciones educativas, organizaciones sociales y el sector comercial.

En la búsqueda de la garantía del derecho a la vida, la libertad y a la seguridad no se puede olvidar la necesidad de garantizar un ecosistema equilibrado y regulado, que permita la disponibilidad de agua, la

calidad del aire, la provisión de alimentos suficientes y el control de vectores de enfermedades, las plagas y los agentes patógenos indispensables para la vida humana.

En este sentido, la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena – CORMAGDALENA, en desarrollo de su misionalidad, busca garantizar el derecho a la vida, a través de la preservación y conservación de los ecosistemas estratégicos a lo largo del Río Grande de la Magdalena.

Por otro lado, el Ministerio, con el propósito de minimizar la contaminación del aire producido por emisiones vehiculares de gasolina y diésel o fuentes de combustión industrial, el ministerio ve la importancia de modernizar el parque automotor colombiano de carga cuyo promedio de edad es de 25 años

Así mismo, el Ministerio está comprometido a mejorar su desempeño ambiental y a prevenir la contaminación a través de sus programas ambientales de ahorro y uso eficiente del agua y de la energía, y gestión integral de residuos, en el marco de las políticas ambientales, de tecnología y demás políticas concordantes integradas con la política de gestión y la norma ISO 14001 de medio ambiente.

Otras iniciativas como el programa Semana por la Movilidad Saludable, Segura y Ambientalmente Sostenible liderada por el Ministerio y compuesto por los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de Salud y Protección Social, de Educación, de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, Coldeportes, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y Findeter, promueven estilos de vida saludable, desde el entendimiento de los patrones de movilidad urbana.

## Libertad de movimiento



“1) Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado.

(2) Toda persona tiene derecho a salir de cualquier país, incluso del propio, y a regresar a su país.”

El ministerio de transporte, en cumplimiento del artículo 26 de la Constitución Política, donde se establece que “Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia”<sup>4</sup>, y de acuerdo con lo dispuesto Código nacional de tránsito, ley 769 de 2002, le corresponde al Ministerio de Transporte definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito, garantizando la seguridad, acceso, calidad, oportunidad y libre circulación de los ciudadanos<sup>5</sup>.

El Ministerio de Transporte se encuentra realizando propuestas con el objetivo de reducir la congestión en los accesos urbanos de las ciudades grandes, medianas y pequeñas y promover la circulación eficiente de carga y pasajeros. Entre las soluciones propuestas se encuentran para las ciudades grandes:

- Proponen soluciones de transporte público regional integral que desincentiven el transporte privado
- Las redes de ciclo rutas se proponen como intervenciones para incentivar el uso de modos alternativos de transporte en la ciudad con el fin de descongestionar las vías de acceso.
- Los peajes y carriles preferenciales en ciudades grandes de alto tráfico fomentan el uso de carro particular compartido y el uso del transporte público.



<sup>4</sup> CORTE CONSTITUCIONAL. Sentencia S-T-518 de 1992.

<sup>5</sup> LEY 769 DE 2002- Artículo primero

- Los centros logísticos permiten la consolidación y desconsolidación para atender mejor la carga que debe entrar a la ciudad, complementada con anillos viales y variantes.

Para las ciudades medianas, a través del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 se proponen centros logísticos de carga y variantes, sin perjuicio de intervenciones específicas que dependen del contexto.

Para las ciudades pequeñas se propone mejorar las vías actuales, incluyendo la regularización y señalización de vías con bahías adecuadas para vehículos de carga y pasajeros, de nuevo sin perjuicio de intervenciones específicas dependientes del contexto

En el mismo sentido, las entidades adscritas al Ministerio de transporte garantizan este derecho desde la regulación y vigilancia del tránsito de personas y carga, la adecuación de infraestructura que permita el acceso a diferentes regiones del país y mediante la promoción y aseguramiento de la seguridad y calidad del tránsito.

Desde la Aerocivil se garantiza el desarrollo ordenado de la aviación civil, de la industria aérea y la utilización segura del espacio aéreo colombiano facilitando el transporte intermodal y contribuyendo al mejoramiento de la competitividad del país.

La ANI e INVIAS buscan construir, mantener y mejorar la infraestructura indispensables para el progreso y la conectividad de las diferentes regiones del país. En la actualidad, la agencia tiene a su cargo 47 contratos de concesión vial (17 de 1ª a 3ª Generación y 30 de 4ª Generación), 6 contratos de concesión aeroportuaria los cuales incluyen 16 aeropuertos, 59 concesiones portuarias ubicadas en 8 zonas portuarias, y en cuanto al modo férreo se cuenta con 1 contrato de obra pública y 2 concesiones férreas, que buscan conectar al país.

La superintendencia, desde el cumplimiento de su misión, contribuye a garantizar la debida prestación del servicio público de transporte, los servicios conexos a él y la calidad de infraestructura. Esta garantía i) impacta directamente en la realización de los derechos de cada individuo, como lo es el respeto del derecho a la vida digna y ii) se encuentra intrínsecamente ligada a otros derechos fundamentales, como lo son la dignidad, libertad de locomoción, a circular libremente, a salir de cualquier país -incluso del propio- y a regresar a él.

## EL DERECHO A LA DEMOCRACIA Y A LA PARTICIPACIÓN

“(1) Toda persona tiene derecho a participar en el gobierno de su país, directamente o por medio de representantes libremente escogidos.



(2) Toda persona tiene el derecho de acceso, en condiciones de igualdad, a las funciones públicas de su país.

(3) La voluntad del pueblo es la base de la autoridad del poder público; esta voluntad se expresará mediante elecciones auténticas que habrán de celebrarse periódicamente, por sufragio universal e igual y por voto

## secreto u otro procedimiento equivalente que garantice la libertad del voto.”

La relación de transparencia y diálogo que mantenemos con los grupos de interés en el sector transporte, busca crear valor de forma sostenible. Involucrar a los interesados para afrontar los retos y oportunidades generados en la tarea de conectar el país y generar sentimiento de apropiación de las obras.

El Ministerio de transporte ha desarrollado diferentes mesas de trabajo con los representantes de los gremios del sector de transporte de carga, propietarios de vehículos, empresas de transporte, gremios de taxistas, generadores de carga, fabricantes de vehículos, los responsables de programas de financiación como Bancoldex, Fondo Nacional de Garantías y Fondo Nacional de Ahorro, entre otros actores, con quienes se han discutido diferentes temas como nueva política de modernización del parque automotor de carga en el país, modernización del RUNT, planes estratégicos de movilidad y seguridad, reglamentación a taxis, entre otros, con el objetivo de involucrarlos en la generación de políticas y acciones que den respuesta a sus necesidades.

De igual manera, el Ministerio de Transporte, de la mano de la Vicepresidencia de la República, viene adelantando el proyecto de transparencia para promover la participación de los ciudadanos y los principales interesados en el desarrollo y aumento de la competitividad regional.

Es por esto que se han realizado socializaciones que ponen en conocimiento de los actores pertinentes las herramientas necesarias para acceder a la información adecuada para realizar seguimiento a los proyectos de infraestructura vial. Este ejercicio fue realizado en diferentes ciudades: Villavicencio -12 de septiembre, Bucaramanga -20 de septiembre, Barranquilla -27 de septiembre, Cartagena-27 de septiembre, Ibagué -5 de octubre, Medellín- 24 de octubre, Cali- 30 de octubre; y se llevó a cabo con las principales universidades, la agencia de promoción de inversión, los gremios de ingeniería, las cámaras de comercio, y las asociaciones de empresarios entre otros. En consecuencia, el Ministerio fomenta la creación de veedurías u otros mecanismos de vigilancia a la gestión pública mediante la participación ciudadana, en aras de que se realice un seguimiento a los principales proyectos de infraestructura.

Para brindar todos los instrumentos de participación y transparencia, el Gobierno Nacional, habilitó el “Gestor de Proyectos de Infraestructura – GPI”, el cual es una herramienta que proveerá información detallada y oportuna de todos los proyectos de infraestructura de transporte a cargo de la nación, allí se encontrarán no solo las cifras de los avances, sino los últimos informes de Interventoría y demás informes que permiten el correcto entendimiento del proyecto. Este gestor se habilitó para disposición del público el 1 de noviembre de 2018 en la siguiente página <https://gpi.mintransporte.gov.co/>.

Por otra parte, la ANI promueve, respeta y garantiza el derecho de participación mediante la consulta previa, requiriendo en el marco contractual, que se preserve la integridad étnica y cultural, así como de la normatividad establecida en esta materia.



De acuerdo con el reporte de proyectos de infraestructura que fue certificado con presencia de comunidades étnicas por el Ministerio del Interior, se reporta el siguiente estado de avance para los proyectos 4G:

Consultas previas requeridas en proyectos 4G: 36

Consultas previas realizadas en proyectos 4G: 34

En efecto, se ha tenido un avance significativo en la gestión de los procesos consultivos, reportando así 34 consultas previas realizadas que corresponden al 94% de las requeridas.

Entre lo logrado con estas comunidades objeto de consulta previa se destacan temas como el fortalecimiento de sistemas de gobierno propio-planes de vida, fortalecimiento de usos y costumbres tradicionales, proyectos etno-educativos, de territorialidad, construcción y dotación de casas de cabildos y casas comunales, proyectos de carácter productivo, vinculación de

mano de obra, entre otros.

El INVIAS, a través de la participación ciudadana, busca incentivar el diálogo y capacitar a las comunidades, buscando promover la apropiación de las obras y coadyuvar con el desarrollo armónico de las comunidades establecidas en el Área de Influencia Directa –AID– de los proyectos. En los primeros 100 días del Gobierno se han realizado los siguientes avances:

PROYECTO	ACCIÓN	ESTADO
Construcción Túnel Piloto- Túnel de rescate Proyecto Cruce de la cordillera central Contrato de Obra 1883 -2014 Dpto. Quindío y Tolima.	Acompañamiento Visita de seguimiento y control al componente social del proyecto Túnel de la Línea del Expediente 1029 requerimiento número 2018148197-2-000 solicitado por la ANLA.	En Ejecución
Construcción de la Variante Ye de Ciénaga Contrato de Obra 1200 - 2016 Dpto. Magdalena.	Se efectuó reunión con la Junta de Acción Ciudadana en el mes de septiembre en la cual se socializó la metodología para la contratación de Mano de Obra local. Se llevó a cabo capacitación en ley 850 a la veeduría del proyecto con acompañamiento de la Contraloría.	En Ejecución
Construcción del tercer carril de la Vía Anapoima- Mosquera Contrato de Obra 1686 -2015 Dpto. Cundinamarca	Se realizó capacitación en el mes de agosto y septiembre con los comités de participación de los tramos 8 y 9, capacitación en mecanismos de participación y control social.	En Ejecución

Así mismo, el INVIAS en los primeros 100 días del Gobierno ha realizado los siguientes avances en participación mediante consulta previa:

PROYECTO	ACCIÓN
Quibdó Medellín Dpto. del Choco Contrato de Obra 1533-2015. Dpto. Choco	Mesa de trabajo con el Gobernador Indígena del 20 y delegados de las Comunidades de Motordo, Alto Pacurita, Bajo Pacurita, el noventa, playa alta, playa bonita, el 21, interventoría, contratista e INVÍAS en la SMA el día 14 Septiembre con el propósito de realizar seguimiento al cumplimiento de los acuerdos de Consulta Previa.
Doble calzada Loboguerrero – Buenaventura Dpto. Valle del Cauca.	Consejos comunitarios de Alto y medio Dagua y Pacífico Cimarrones de Cisneros con INVÍAS

## Derecho al Trabajo

“1) Toda persona tiene derecho al trabajo, a la libre elección de su trabajo, a condiciones equitativas y satisfactorias de trabajo y a la protección contra el desempleo.

(2) Toda persona tiene derecho, sin discriminación alguna, a igual salario por trabajo igual.



(3) Toda persona que trabaja tiene derecho a una remuneración equitativa y satisfactoria, que le asegure, así como a su familia, una existencia conforme a la dignidad humana y que será completada, en caso necesario, por cualesquiera otros medios de protección social.

(4) Toda persona tiene derecho a fundar sindicatos y a sindicarse para la defensa de sus intereses.”

La ANI a través de los proyectos de Cuarta Generación ha generado más de 60.000 empleos, con el objeto de brindar oportunidades de crecimiento personal, profesional, estabilidad laboral y mejoramiento de la calidad de vida en la población del área de influencia de los proyectos de infraestructura que aportan al desarrollo y competitividad.

Los beneficios que reciben las personas vinculadas a los proyectos de infraestructura están relacionados a la posibilidad de ejercer un empleo digno, recibir salarios justos con todas las prestaciones de ley, adquirir formación técnica profesional y experiencia laboral, desarrollar mayor competitividad y desempeño en sus áreas de trabajo, acceder a ascensos laborales, tener cercanía a sus residencias en sus lugares de origen, acceder a los servicios de salud de la zona, gozar de una seguridad social integral, obtener reconocimiento económico, laboral y social, lo cual



representa una importante oportunidad en sus vidas para mejorar sus condiciones de vida, avanzar en su formación personal, tener estabilidad laboral y aportar al desarrollo del país.

Los concesionarios que tienen a cargo los proyectos de 4ª generación, han realizado una inversión superior a los \$8.000 millones en iniciativas y proyectos productivos que generan desarrollo, prosperidad y mejoramiento de la calidad de vida para las comunidades étnicas y no étnicas del área de influencia donde se realizan las obras de infraestructura que conectan al país.

Con la realización de los proyectos 4G actualmente se benefician más de 6.300 personas con acciones de emprendimiento que fortalecen las relaciones de credibilidad y confianza con las comunidades del área de influencia de los proyectos de infraestructura vial.



Por lo tanto, el avance que se ha realizado con la construcción de proyectos de infraestructura ha permitido desarrollar una relación cercana con las comunidades para generar alternativas de desarrollo social eficientes a través del fortalecimiento de iniciativas y proyectos productivos, que les permiten generar emprendimientos que contribuyen a garantizar el sustento de sus familias y el mejoramiento de sus condiciones de vida. Por otra parte, el INVIAS ha desarrollado proyectos productivos, cuyo objetivo

es contribuir con el mejoramiento y calidad de vida de las Unidades Sociales ubicadas en el Área de Influencia Directa (AID) de los proyectos de infraestructuras adelantados por la Entidad. En los primeros 100 días del Gobierno se han realizado las siguientes acciones:

PROYECTO	ACCIÓN
Construcción del tercer carril de la Vía Anapoima- Mosquera Contrato de Obra 1686 -2015 Dpto. Cundinamarca.	Agosto 2018, se llevó a cabo el proceso de diseño y aprobación de los productos: Logo de ASORTEQ. Septiembre iniciaron el proceso de sensibilización con la comunidad así como reentrenamiento con el SENA se realizaron dos capacitaciones así: El día 7 de septiembre de 2018: Se realizó la actividad de reentrenamiento en el tema de Asociatividad y Cooperativismo. El día 21 de septiembre de 2018: Se realizó la actividad de reentrenamiento en el tema de Manejo de residuos sólidos.

Por su parte, CORMAGDALENA ha enfocado sus esfuerzos a la realización de campañas de repoblamiento de especies que coadyuvan al desarrollo de las comunidades pesqueras de la jurisdicción generando así fuentes de empleo.

Adicionalmente, cuenta con más de 12.000 colaboradores a quienes busca continuamente mejorar la calidad de vida, tanto de ellos como de sus familias con el fin de fomentar una cultura organizacional, sentido de pertenencia, motivación y calidez humana.

## OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), también conocidos como Objetivos Mundiales, hacen parte de un conceso mundial para la adopción de acciones que permitan poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que todas las personas gocen de paz y prosperidad<sup>6</sup>.

Los 17 ODS, orientan a los gobiernos a trazar una hoja de ruta con metas específicas y medibles con el objetivo de consolidar avances en tres dimensiones sociales, económicas y ambientales, de acuerdo con las prioridades y retos de cada gobierno.



De acuerdo con lo anterior, se desarrolló el Conpes 3918 de 2018, en el que se establece la hoja de ruta para cada una de las metas establecidas, incluyendo indicadores, entidades responsables y los recursos requeridos para llevarlas a buen término, Colombia tiene el reto de fortalecer la coordinación interinstitucional para promover acciones transversales, la capacidad del Gobierno (en todos los niveles) para cuantificar los avances de las metas propuestas, la alineación de la agenda con los instrumentos de política territorial y la coordinación de acciones con diferentes actores sociales para alcanzar metas principalmente en materia de pobreza, educación y protección del medio ambiente<sup>7</sup>.

El sector transporte tiene como tarea articular sus estrategias sectoriales y planes de trabajo para la consolidación de tres metas principales:



Para estas metas, se establecieron tres indicadores de gestión con sus respectivas metas<sup>8</sup>:

1. Viajes realizados directamente en sistemas de transporte público organizado: Mide el número de viajes diarios realizados en sistemas de transporte público organizados (SITP – SITM – SETP – Sitr).

Este cálculo se realiza mediante la información de los entes gestores sobre los pasajeros diarios movilizados en sus sistemas realizan el cálculo del promedio trimestral.

Para el 2018 se ha trazado una meta de 4.000.000,00 de viajes en los 6 sistemas integrados que operan en el país. Se espera que para 2030 esta cifra suba a los 6.900.000,00 de viajes con el inicio de operación del SITM de Cartagena y con las inversiones realizadas y programadas por el Gobierno

<sup>6</sup>Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, Objetivos de desarrollo sostenible

<sup>7</sup>Documento CONPES 3918, Estrategia para la implementación de los Objetivos De Desarrollo Sostenible (ODS) en Colombia

<sup>8</sup> Ficha técnica de indicadores objetivos de desarrollo sostenible-CONPES 3918

nacional, que para el año 2030, estén en operación los sistemas estratégicos de transporte público SETP de 8 ciudades intermedias.

2. Número de Vehículos eléctricos: Mide el acumulado de vehículos eléctricos (vehículos particulares y de servicios público) en Colombia registrados en el (Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Permite hacer una identificación del nivel de inserción en el mercado de los vehículos eléctricos.

Este indicador hace parte de la Política de Crecimiento Verde y la meta del gobierno nacional para 2030 es tener registrados en el sistema RUNT 600.000 vehículos eléctricos que generaría una reducción de 3,7 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>.

3. Tasa general de mortalidad por siniestros de tránsito: Mide el coeficiente de víctimas por siniestros viales.



Como resultado de la primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada en Moscú los días 19 y 20 de noviembre 2009; se promulgó en mayo de 2010 la resolución 64/255 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, que proclamó el periodo 2011–2020 como el “Decenio de Acción para la Seguridad Vial – DASV –”. Esto con el objeto de estabilizar y reducir las cifras de siniestralidad vial en el mundo.

La década de acción propuso fijar una meta ambiciosa, pero factible, en la reducción del número de víctimas por siniestros viales, y en ello, países como España fijaron una reducción del 50%, tomando como base la cifra del año 2010. Esto fue tomado como referente por otros países, logrando consolidar una meta general para muchos contextos regionales. Los Objetivos de Desarrollo Sostenible – ODS –, promulgados en 2015 por la ONU, también toman como referente esta meta (ODS 3.6), aplicable hasta 2020, aun cuando su horizonte va hasta el año 2030.

Al contrastar la última cifra cerrada por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses – INMLCF – en 2017 (6.718), frente a la meta dada por los ODS, es visible una brecha entre estas, ya que para 2017, las víctimas fatales deberían estar alrededor de 3.702 según ODS, lo que se traduce en 3.016 muertes más (81% por encima de lo previsto). Según lo proyectado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en 2020 esta brecha podría llegar a ser de 3.308 víctimas fatales, lo que denota una distancia considerable frente a las proyecciones de reducción que tiene previsto el gobierno nacional hasta 2022

Lo descrito tiene fundamento en un comportamiento creciente de la cifra de mortalidad en hechos viales: la variación promedio del número de víctimas fatales, entre 2010 y 2016, es del 3,9%. No obstante, en 2017 esta tendencia se quebró, pues la cantidad de fatalidades tuvo una variación del -6,1% frente a 2016, lo que denota un alivio en cuanto a cantidad de muertes se refiere.

Para enfrentar el fenómeno de la siniestralidad en los próximos 4 años (2018 - 2022), es necesario evaluar distintos componentes de política, donde aspectos como el control de conductas riesgosas en distintas regiones desprovistas de entidades territoriales, y el cambio en la cultura ciudadana, jugarán un papel fundamental en el proceso de reducción.



La movilidad  
es de todos

Mintransporte

# MINISTERIO DE TRANSPORTE

---

1

1. Preparar los proyectos de ley relacionados con su ramo.
2. Preparar los proyectos de decretos y resoluciones ejecutivas que deban dictarse en ejercicio de las atribuciones que corresponden al Presidente de la República como suprema autoridad administrativa y dar desarrollo a sus órdenes que se relacionen con tales atribuciones.
3. Cumplir con las funciones y atender los servicios que les están asignados y dictar, en desarrollo de la ley y de los decretos respectivos, las normas necesarias para tal efecto.
4. Preparar los anteproyectos de planes o programas de inversiones y otros desembolsos públicos correspondientes a su sector y los planes de desarrollo administrativo del mismo.
5. Coordinar la ejecución de sus planes y programas con las entidades territoriales y prestarles asesoría, cooperación y asistencia técnica.
6. Participar en la formulación de la política del Gobierno en los temas que les correspondan y adelantar su ejecución.
7. Orientar, coordinar y controlar, en la forma contemplada por las respectivas leyes y estructuras orgánicas, las superintendencias, las entidades descentralizadas y las sociedades de economía mixta que a cada uno de ellos estén adscritas o vinculadas.
8. Impulsar y poner en ejecución planes de desconcentración y delegación de las actividades y funciones en el respectivo sector.
9. Promover, de conformidad con los principios constitucionales, la participación de entidades y personas privadas en la prestación de servicios y actividades relacionados con su ámbito de competencia. Nota: (Frase subrayada "y personas privadas" declarada exequible Sentencia C-702 de 1999 Corte Constitucional.)
10. Organizar y coordinar el Comité Sectorial de Desarrollo Administrativo correspondiente.
11. Velar por la conformación del Sistema Sectorial de Información respectivo y hacer su supervisión y seguimiento

El Ministerio busca aumentar conciencia y activar la voluntad para la acción en los funcionarios del Ministerio y contratistas, acerca de su papel como ser humano transformador de sociedades que permitan el goce pleno de la participación digna de las personas con discapacidad y poblaciones vulnerables en la interacción con entornos cómodos, accesibles y seguros.

El presente documento resalta la labor de todos y cada una de las personas que conforman este equipo de trabajo para llevar a cabo las metas establecidas por el Gobierno Nacional e incrementar la competitividad del país, el diálogo abierto y el derecho a la información

## Nuestra entidad

El Ministerio de Transporte, como lo establece el Decreto 087 de 2011, es el organismo del Gobierno Nacional encargado de formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica del transporte, el tránsito y la infraestructura, en los modos carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo del país.

El Ministerio de Transporte es la cabeza del Sector Transporte, el cual está constituido por el Ministerio, el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), la Agencia Nacional de Infraestructuras (ANI), la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (AEROCIVIL) y la Superintendencia de Puertos y Transporte (SUPERTRANSPORTE), la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), Dirección de

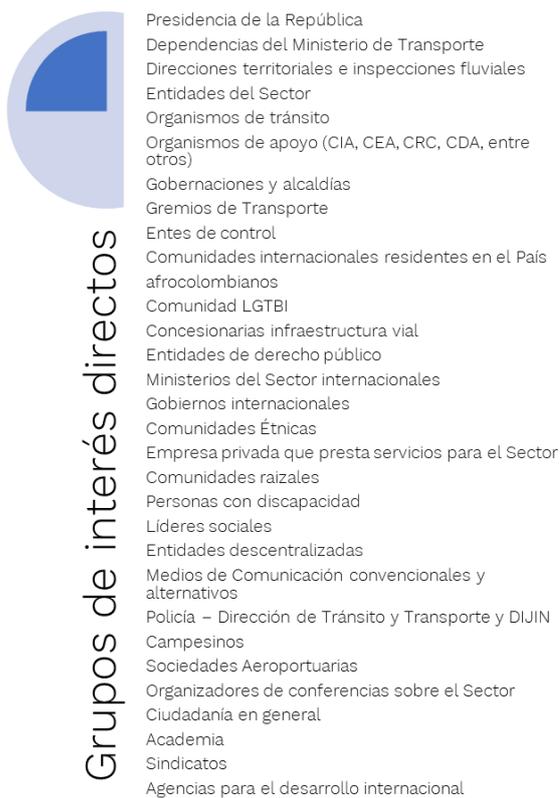
Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA) y la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena (CORMAGDALENA)



## INUESTROS GRUPOS DE INTERÉS

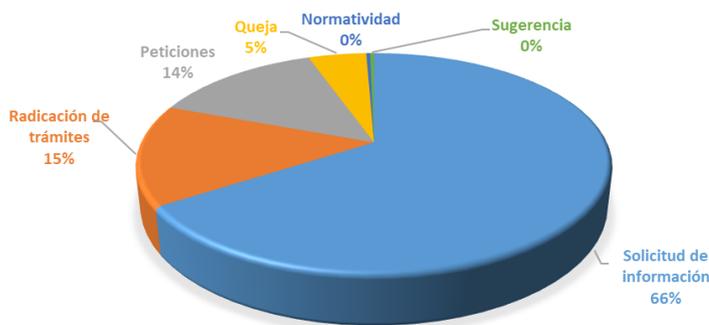
Para el Ministerio de transporte, establecer una comunicación cercana con sus grupos de valor permite la generación de soluciones sostenibles y la generación de sentido de apropiación por las diferentes obras e iniciativas generadas en el propósito de conectar al país. A través de los diferentes medios de comunicación con los grupos de interés (verbal, presencial y escrito), el Ministerio ha identificado y caracterizado diferentes grupos de usuarios, grupos de interés y otros de valor que le ha permitido obtener un mayor impacto en la oferta institucional y mejorar la satisfacción de los ciudadanos del país en términos de acceso al transporte, tránsito e infraestructura, acceso a la información, participación, seguridad, calidad, entre otros.

Los grupos de interés identificados pueden ser clasificados en: Entidades o Instituciones del Estado, asociaciones, organizaciones sociales, comunitarias o grupos de base, comunidades y grupos étnicos. A continuación, se presenta los grupos de interés del Ministerio de Transporte a partir de sus intereses y que participan, directa o indirectamente, en el desempeño de las actividades misionales de la Entidad.

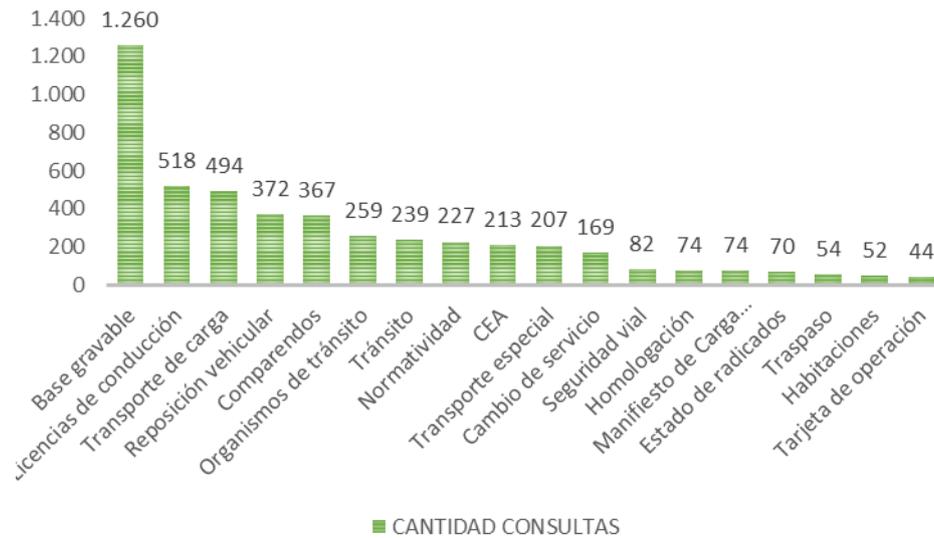


### Tipos de Requerimientos

Esta variable indica los requerimientos más utilizados por los usuarios a la hora de interactuar con el Ministerio de Transporte, en el que se identifica la solicitud de información como mecanismo principal de interacción con la Entidad.



Dentro de estos requerimientos y teniendo en cuenta la información disponible en el Centro de Contacto Ciudadano (call center y chat) del Ministerio de Transporte, los temas más consultados por los ciudadanos durante el primer semestre de 2018 fueron:



## Espacios de participación ciudadana del Ministerio.

De acuerdo a lo establecido en la Ley 1474 del 12 de Julio de 2011, Art 76, la Entidad cuenta con una dependencia encargada de recibir, tramitar, y resolver las quejas, sugerencias y reclamos que los ciudadanos formulen, relacionadas con la Misión de la Ministerio.

Con el propósito de hacer efectiva la comunicación entre el ciudadano y el Ministerio de Transporte, se establecieron los siguientes canales de atención, a través de los cuales los ciudadanos podrán presentar ante la Entidad cualquier tipo de petición:

### Presencial

Los ciudadanos pueden recibir información de trámites y servicios que brinda el Ministerio, tanto en Planta Central (Bogotá) como en las diferentes direcciones territoriales ubicadas a lo largo del territorio nacional.

Este es el espacio físico ubicado en las oficinas del Planta Central, con dos grupos: Grupo de Atención Ciudadano atención de primer nivel y Grupo de Información y Asesoría Especializada en Materia de Transporte y Tránsito, en los que los usuarios interactúan de forma personalizada con los funcionarios del Ministerio de Transporte para realizar sus trámites y servicios, solicitar información, orientación o asistencia relacionada con el quehacer de la Entidad

### Centro de Contacto Ciudadano

Canal dedicado atender las inquietudes de primer nivel de los ciudadanos, lo componen 10 operadores o agentes capacitados por el Ministerio de Transporte para informar sobre temas de transporte y tránsito. Éste se compone por:



<p><b>CALL CENTER</b></p> <p>Los agentes receptionan las solicitudes de los ciudadanos por medio telefónico, con el fin de darle solución a sus inquietudes, a través de la línea telefónica para Bogotá 4263185 y la línea transparente a nivel nacional 018000112042.</p>	<p><b>CHAT</b></p> <p>Así como el Call Center, este canal permite recepcionar solicitudes por medio de la página de la web <a href="http://www.mintransporte.gov.co">www.mintransporte.gov.co</a>. Ubicado en toda la navegación de la Web del Ministerio, así lo ciudadanos pueden consultar en cualquier momento.</p>	<p><b>PBX</b></p> <p>Atención de la línea 3240800 para comunicar a los ciudadanos con las diferentes dependencias del Ministerio de Transporte a nivel de Planta Central.</p>	<p><b>URNA DE CRISTAL</b></p> <p>Plataforma de participación ciudadana <a href="http://www.urnadecristal.gov.co/">http://www.urnadecristal.gov.co/</a></p>

### Redes sociales



<https://www.instagram.com/mintransporteco/>



<https://twitter.com/MinTransporteCo>



<https://www.facebook.com/MintransporteColombiaoficial>



<https://www.flickr.com/photos/mintransporteco/>



<https://www.youtube.com/user/Mintransporte>

### Resultados de Atención 2018

Durante el año 2018, se efectuó seguimiento a las PQRS recibidas a través del Sistema de Gestión Documental, para verificar su respuesta en término, el cual ha arrojado los siguientes indicadores que a continuación se relacionan:

METODO/PERIODO	1ER TRIMERTRE	2DO TRIMESTRE	3ER TRIMESTRE	4TO TRIMESTRE
CANAL TELEFÓNICO				
CALL CENTER	2759	7279	8237	3205
PBX	5340	7290	8895	2266



TELÉFONO (Atención Ciudadano)	al	573	1392	1006	316
CANAL PRESENCIAL					
SEGUIMIENTO PQRS FÍSICAS		2470	3402	2635	530
RADICACIÓN EXTERNA		6039	4877	5962	1975
ATENCIÓN ESPECIALIZADA		2993	4023	2749	935
NOTIFICACIONES		201	216	247	67
ATENCIÓN AL CIUDADANO	AL	536	577	687	270
FERIAS		113	112	52	-
CANAL ELECTRÓNICO					
SEGUIMIENTO PQRS WEB		3480	3231	3325	1148
CORREO ELECTRONICO		170	150	364	231
CHAT		4147	10335	9230	3522
TOTAL		129.564			

Implementación de las PQRS – WEB: pqrs-Web es una herramienta virtual que permite conocer las solicitudes, quejas y reclamos que tienen los grupos de interés, permitiéndonos mejorar en nuestros procesos y efectuar un mejor servicio. Para lograr este objetivo el Ministerio de Transporte habilitó la página <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/4566/peticiones-quejas-reclamos-y-sugerencias-pqrs/>, aquí se encuentra el instructivo para el diligenciar las PQRS.

Ferias Nacionales De Servicio Al Ciudadano: las Ferias Nacionales de Servicio al Ciudadano son una iniciativa del DNP-PNSC que pretende acercar el Estado a la comunidad, con el fin de facilitar el acceso a todos los servicios, trámites, programas y campañas que ofrecen las entidades de la Administración pública. Durante el año 2018 se ha participación de las ferias del Programa Nacional de Servicio al Ciudadano en la ciudad de Manaure – Guajira con 113 atenciones, en Necoclí - Antioquia con 112 atenciones, en San Vicente del Caguán – Caquetá con 52 atenciones Para un total de 277 ciudadanos.

Rendición de Cuentas: el Grupo de Atención al Ciudadano junto con la Oficina asesora de planeación ha apoyado a la alta dirección en la ejecución de las diferentes rendiciones de cuentas de los últimos 8 años, inicialmente con la sensibilización a través de diversos medios, de los servidores públicos cuyas funciones les exigen contacto permanente con los ciudadanos, brindando información y capacitación sobre el proceso de rendición de cuenta y ha apoyado en la logística relacionada con la atención de los asistentes el día del evento.

**Mesas de trabajo:** El Ministerio de transporte ha desarrollado diferentes mesas de trabajo con los representantes de los gremios del sector de transporte de carga, propietarios de vehículos, empresas de transporte, gremios de taxistas, generadores de carga, fabricantes de vehículos, los responsables de programas de financiación como Bancoldex, Fondo Nacional de Garantías y Fondo Nacional de Ahorro, entre otros actores de la cadena, con quienes se han discutido diferentes temas como nueva política de modernización del parque automotor de carga en el país, tarifas del RUNT, planes estratégicos de movilidad y seguridad, reglamentación a taxis, entre otros, con el objetivo de involucrarlos en la generación de políticas y acciones que den respuesta a sus necesidades

## I AVANCES Y RESULTADOS DE LA GESTIÓN

### Balance inicial

Con el propósito de generar el plan estratégico para el cuatrienio 2018-2022, para el Ministerio de transporte era importante realizar una evaluación que permitirá entender las mayores debilidades y amenazas que se deben afrontar en el propósito de conectar un país. Con corte a 7 de Agosto de 2018 el Ministerio de transporte, encontró un sector enfocado principalmente a la inversión de recursos en infraestructura, una débil gestión en la formulación de políticas en temas de transporte y un rezago importante en asuntos de tecnología de la información y las comunicaciones, entre otros aspectos que serán expuestos a continuación.

### Viceministerio de Infraestructura

El Ministerio de Transporte a través del Viceministerio como principal hallazgo identificó que el programa de carreteras 4G, programa bandera y mucho más ambicioso que los esfuerzos de concesiones anteriores, no se recibe en el mejor de los estados.

Sólo hay seis proyectos que presentan avance por encima del 35%, de los cuales se firmaron cuatro en noviembre del 2014 y dos en primera mitad del 2015. Sobre estos proyectos se identificaron diferentes problemas, por ejemplo en la entrega de los predios con la titularidad de la ANI, en el caso de los más avanzados. Adicional a esto Cartagena-Barranquilla, el más avanzado de todos, tiene aún situaciones sin definir con comunidades en Barranquilla y en la Boquilla, que amenazan su satisfactoria ejecución completa. (Cartagena-Barranquilla, Girardot-Puerto Salgar, Pacífico 2, Pacífico 3, Chirajara-Villavicencio y Girardot-Cajamarca).

Adicional a lo anterior tres proyectos, que aunque muestran avances, están con inconvenientes: Conexión Norte con quema de maquinaria y amenazas de violencia; Perimetral de Oriente sin trazado aprobado La Calera-Choachi y Antioquia-Bolívar; con autorización ambiental negada para la variante de Lorica y sin autorización para transferir peaje El Purgatorio. Estas firmadas también en 2014 y 2015.

El resto de proyectos presentan retrasos importantes. Si bien se indica que hay 14 proyectos con cierre financiero se debe notar que cierre financiero apenas es un compromiso a financiar, sujeto al cumplimiento de condiciones precedentes, condiciones de desembolso, etc). Contando con la financiación, aún falta la ejecución. Los proyectos financiados por el grupo Aval, por ejemplo, tiene cierre financiero automático (pues el socio de los bancos y de la concesión es el mismo) y sin embargo no han iniciado ejecución.

A esto se suma, y relacionado con lo anterior, una inseguridad total en referencia a cuales son los procedimientos adecuados y cómo se manejan muchos aspectos de la relación con los concesionarios.

Esto último afecta entre otros la reversión de concesiones, la liquidación, la generación de sanciones, la recepción de Unidades Funcionales, el pago de obligaciones, la efectividad, la capacidad ejecutiva. Analizando el tema por corredores, la situación es la siguiente:

### Corredor Bogotá - Buenaventura

A partir de diagnóstico detallado de la Vigencia 2017 se encontró que la concesión Bogotá-Girardot se expone a una posible nulidad por parte de la SIC, no se ha logrado el cierre financiero Cajamarca-Armenia identificando que el proyecto Cruce Cordillera Central (túnel de la línea) requiere recursos adicionales por \$620.000 millones, de los cuales ya se obtuvieron 440.000 millones por vigencias futuras Buga-Buenaventura se evidencio que requiere la adjudicación de una nueva concesión, cuya estructuración está siendo adelantada por la ANI.

### Carretero Bogotá – Santa Marta

Se identificó que el proyecto Ruta del Sol 1 – cuenta con un avance del 76%, sin que exista solución de continuidad para el trayecto Villeta - Guaduas que está desfinanciado. Ruta del Sol 2 - avance inferior al 50% Reclamación judicial asciende a \$3,6 billones, no se ha adjudicado nueva concesión. Ruta del Sol 3 - avance del 31% después de 8 años, no obtuvo cierre financiero.

### Concesión Río Magdalena

Presenta dificultades en la estructuración de la APP (aspectos sociales, ambientales, técnicos y económicos). ANI y FDN se pronunciaron manifestando que era necesario que se fortaleciera la estructuración de la APP.

Así las cosas y tal como será expuesto más adelante el Ministerio identificó la necesidad de diseñar acciones para la reactivación de los proyectos alrededor de estos tres corredores.

## Viceministerio De Transporte

Desde el Viceministerio de transporte identificaron las siguientes problemáticas y retos:

### Programa de desintegración vehicular

Se encontró un programa que no ha sido exitoso en su principal objetivo de renovación del parque automotor de carga pesada. Después de 6 años de implementación se han girado recursos por el orden de los 650.000 millones logrando apenas renovar 7.684 vehículos a la fecha.

También se encontró un proceso tedioso de acceso al programa de desintegración, el cual requiere trámites con tiempos de respuesta prolongados y que requieren una interacción continua con el ciudadano, lo que dificulta el acceso de los pequeños transportadores al programa y promueve la intermediación de tramitadores ante el Ministerio. Vale la pena recordar que este programa ha sido

objeto de múltiples denuncias y hallazgos penales por parte de las autoridades sin que hayan sido tomado medidas para corregir o mejorar el proceso.

Adicionalmente, el Gobierno dejó acordado el compromiso con las autoridades comerciales de Estados Unidos de acabar el programa denominado “uno a uno” el 31 de diciembre del año 2018 sin contemplar las consecuencias que esto representa con el sector de transporte de carga pesada.

### Concesión RUNT:

El actual contrato de concesión culmina el 31 de abril del año 2019, teniendo en cuenta esta fecha, el Ministerio debería contar para este momento con los estudios técnicos y jurídicos para haber realizado un proceso de licitación del nuevo operador con un tiempo prudente, que permitirá la ejecución de un proceso contractual de estas características, adicional al proceso de empalme y reversión contemplados en el contrato inicial para evitar interrupciones en la prestación de los servicios del RUNT que debieron iniciar en abril del presente año.

Ninguno de los anteriores requerimientos estaba dispuesto al momento de llegada del nuevo gobierno, no se contaba con estudios técnicos completos para la construcción de los pliegos de licitación, no se había iniciado el proceso de reversión contemplado, el cual debía iniciar en abril del presente año, tampoco se contaba con presupuesto ni personal requerido para adelantar el proceso necesario para la nueva licitación y avanzar en la reversión.

Adicional a los problemas de planeación anteriormente mencionados, encontramos un proceso de arbitramento que emitió laudo el 9 de agosto del presente año, en el cual se sanciona al Ministerio de Transporte con una suma de 25 mil millones de pesos por afectaciones al concesionario producto de una mala interpretación del contrato inicial en cuanto al cobro de tarifa por la vinculación de **personas jurídicas y naturales al sistema RUNT**.

**Altos niveles de Informalidad, ilegalidad y evasión:** entre el año 2017 y lo corrido de 2018 se han inmovilizado 43.925 vehículos y se han impuesto más de 87.000 partes por infracciones asociadas.

**Sistemas de Transporte Masivo:** Encontramos déficit presupuestal y de demanda de pasajeros en los 12 sistemas de transporte masivo y estratégicos que operan actualmente, adicional a los problemas jurídicos a los que se encuentran sometidos por pleitos arbitrales con los concesionarios y operadores de los sistemas.

**Debilidad técnica e institucional en el sector de transporte:** Duplicidad de funciones entre las entidades, dificultades en el acceso y flujo de la información, fragmentación e ineficiencia en los procesos de planeación.

**Exceso de trámites:** El Ministerio de Transporte tiene registrados 70 trámites en el Sistema Único de Información de Trámites-SIUT, de los cuales en su gran mayoría no cuentan con procesos digitales ni trazabilidad en los tiempos de gestión, lo cual estimula la corrupción y hace ineficiente al sector.

## Tecnologías de la Información y las Comunicaciones

Teniendo en cuenta la eficiencia que incorporan las TIC en los trámites y el acceso a la información al ciudadano, el ministerio ha determinado conocer el estado actual de la infraestructura de tecnología, sistemas de información, bases de datos y mecanismos de interoperabilidad dentro del marco de la estrategia de gobierno digital. Los resultados de la evaluación de los cuatro pilares se muestran a continuación:



Lo anterior como consecuencia de que el Ministerio no cuenta con un área que lidere integralmente un proceso o política alrededor de TIC, retrasando la implementación de mecanismos digitales para la atención de trámites y servicios internos afectando los procesos de gobernanza del sector.

## El futuro ya comenzó “100 días de gestión”

A continuación se exponen los principales logros, acciones y actividades en curso adelantadas dentro del ejercicio de “METAS PRIMEROS 100 DÍAS” del Gobierno del Sr. Presidente Iván Duque, del 7 de agosto al 14 de noviembre de 2018. Sin embargo la información que se muestra a continuación no se limita al cumplimiento de la establecida, sino que se extiende a todas aquellas acciones relevantes en la construcción de un Ministerio más cerca de los principios de legalidad y equidad.

### Viceministerio De Infraestructura

Con el propósito de impulsar los 30 proyectos 4G en los que se comprometen más de 90 billones de pesos se establecieron, con el apoyo de la Procuraduría y los principales actores del sector, una hoja de ruta que incluye desde la identificación de los problemas reales de las 4G mediante el dialogo con los diferentes actores, hasta la definición de las soluciones alternativas para resolver los problemas de avance de ejecución de las obras o el inicio de las mismas.

Bajo este escenario se definió un cuarto de reactivación económica, que permitió la reactivación de tres proyectos importantes equivalentes a 576 km que coadyuvan a la reactivación de 8500 empleos y a la mejora de la economía del país

1. **Ruta del cacao Bucaramanga – Barranca y Yondó:** la información recibida permitió reconocer un eximente de responsabilidad amplio, donde el tema ambiental se

convierte en el eje central. Se logró la articulación con el Ministerio de Ambiente y el ANLA los cuales hicieron presencia importante de todo el estado generando confianza y logrando el cierre financiero con un contrato de crédito de 1.68 billones de pesos.

2. **Villavicencio - Yopal:** En este acuerdo de transacción netamente contractual de la ANI se reconocieron 4.000 millones de pesos el cual se generó en un contrato de transacción lo que permitió generar un otro si al contrato, y el inicio del mismo.
3. **Transversal del Sisga:** Para este proyecto se reconoció un eximente de responsabilidad, el cual era generar una mayor compra de predios de la que se tenía prevista. Para este proyecto se invirtieron 32.000 millones que permitió la reactivación inmediata de la obra.

Para el mes de Febrero de 2019 se pretende reactivar 12 proyectos los cuales involucran 1.700 km de carretera, permitiendo generar 20.100 empleos.



## Viceministerio de Transporte

El Ministerio de Transporte por medio de Decreto 087 del 17 de enero de 2011, creó el Viceministerio de Transporte (VT), asignándole como misión principal la de formular e implementar políticas y estrategias relacionadas con los servicios de transporte y tránsito, de tal modo que se propenda por el desarrollo económico y social que requiere el país.

Durante la Vigencia 2018, y dada la importancia de mejorar y estructurar el transporte en Colombia, el Viceministerio de Transporte ha establecido nueve (9) proyectos estratégicos, relacionados directamente con las políticas públicas. Estos proyectos se estructuraron e iniciaron su ejecución durante los 100 primeros días de Gestión y muestran la hoja de ruta de los temas prioritarios para la Administración.

## 9 PROYECTOS ESTRUCTURADOS DESDE EL VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE



RUNT



OPTIMIZACIÓN ORGANIZACIONAL\*



MODERNIZACIÓN



LEGALIDAD Y EMPRENDIMIENTO



LOGÍSTICA



OMISIONES EN REGISTRO INICIAL



MESAS REGIONALES

DESCONGESTIÓN DE  
ADJUDICACIÓN DE RUTAS

AGENDA REGULATORIA

\*Proyecto liderado por la Secretaria General

### Proyecto Nuevo Proceso de Selección RUNT

El RUNT es un sistema centralizado que opera en línea y cuya funcionalidad es validar, registrar y autorizar en forma centralizada, única y confiable la información de todos los actores de transporte y tránsito en coordinación total, permanente y obligatoria con todos los Organismos de Tránsito del país de conformidad con la Ley 769 de 2002 y la Ley 1005 de 2006.

Dada la importancia de asegurar la prestación total del servicio del Registro Único de Tránsito – RUNT, el Viceministerio de transporte ha generado acciones para garantizar la continuidad del servicio mientras se estructura el nuevo proceso de selección.

Adicionalmente, Se puso en funcionamiento lo reglado mediante la Resolución 2433 del 22 de junio del 2018, con la que el Ministerio de Transporte reglamentó la expedición, control y registro en línea de la Planilla de Viaje Ocasional (PVO) a través de la plataforma RUNT, para vehículos de servicio público de transporte automotor individual (taxi), Pasajeros por carretera y Mixto.

### Proyecto Nuevo Programa de Modernización Vehicular



Para incentivar la renovación del parque automotor de carga promoviendo su modernización, se realizaron mesas de trabajo con los representantes de los gremios del sector de transporte de carga, propietarios de vehículos, empresas de transporte, generadores de carga, fabricantes de vehículos y con los responsables de programas de financiación Bancoldex, Fondo Nacional de Garantías y Fondo Nacional de Ahorro. Estas sesiones de trabajo

tienen como objetivo proveer insumos para definir la nueva política de modernización del parque automotor de carga en el país.

Posteriormente se realizó una participación en las mesas con los gremios donde se presentaron propuestas en siete frentes de trabajo las cuales se están consolidando para tener una visión completa de lo que piensa el Sector.

Dando avance a este proyecto en la página del Ministerio de Transporte se publicó el proyecto de Decreto para el Plazo del Programa de Reposición y Renovación de Carga "Por el cual se modifica el artículo 2.2.1.7.7.14 de la Subsección 1 de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015 en relación con el plazo establecido para la ejecución de los recursos del Programa de Promoción para la Reposición y Renovación del Parque Automotor de Carga".

Dada la importancia que tiene el transporte terrestre automotor de carga para el país y teniendo en cuenta la necesidad de implementar la vida útil para los vehículos, finalmente se está avanzando en la estructuración del nuevo programa de modernización para esto se está discutiendo su alcance y definiendo sus características más relevantes.

## Proyecto Logística y Emprendimiento

Este proyecto se genera para tener un mayor empoderamiento en el proceso logístico, logrando reducir el costo, tiempo e impacto ambiental todo esto con la colaboración del sector privado, Universidades, alianzas logísticas regionales, con el fin de mejorar los sistemas y la integración de esquemas innovadores generando un emprendimiento logístico, y fortaleciendo el esquema de capacitación.

Para apoyar la implementación y construcción del plan de acción asociado al alcance de este proyecto Logístico y a su vez que sea rápido, ágil y efectivo se han propuesto las siguientes actividades:

- ✓ Adelantar la estructuración de la Alianza Logística Regional de los Llanos.
- ✓ Coordinar la realización de la Mesa Logística Privada con la participación de las principales empresas del país, para discutir sobre como impactar positivamente la logística del país desde un enfoque empresarial y enfocándose en los temas de servicios, más allá de la infraestructura.

Para los 100 primeros días de esta Vigencia 2018 se han establecido importantes logros como la vinculación de 41 empresas de GPS para el reporte de tiempos de operación al sistema RNDC, se ha gestionado la Consolidación del código QR en el manifiesto de carga como mecanismo para combatir la informalidad, un logro muy importante es la articulación del plan de contingencia ante la temporada de cosecha de arroz en cabeza de la gerencia de corredor Bogotá – Yopal.

## Proyecto Mesas Regionales de Transporte

Con el fin de mejorar las condiciones de las normas que regulan el sector y poder construir un mejor futuro buscando soluciones estructurales que permitan el fortalecimiento del sector Transporte, se pretende conocer de forma directa las inquietudes y solicitudes de los grupos de interés y actores de gremios a nivel regional en temas de tránsito y transporte.

Para la concesión de este proyecto se definió la metodología para llevar a cabo con las mesas regionales poder construir un futuro basado en la legalidad, equidad y emprendimiento del sector transporte.

Teniendo en cuenta la importancia de mejorar las normas que regulan el sector y lograr obtener una opinión más precisa, se han realizado las mesas regionales de tránsito y transporte en la Región Sur Pacífico, la Región Caribe, la Región de la Orinoquía y la Región de la Amazonía, están por realizarse las de las Regiones Antioquia y Eje Cafetero y Centro.

## Proyecto Descongestión de Adjudicación de Rutas

Este proyecto tiene la meta de adjudicar solicitudes de rutas pendientes por otorgar el permiso de operación. Para lograr este importante proyecto se construyó la resolución y el documento de pliegos tipo, los cuales han surtido el trámite interno y externo estando en la última etapa de su aprobación por parte de la Oficina Asesora Jurídica previa a la firma de la Ministra.

Además se definió la realización de un plan piloto para validar los supuestos iniciales propuestos en el plan de descongestión, para esto se realizó la revisión técnica de los estudios de Oferta y Demanda realizados por el Ministerio de Transporte con el fin de determinar las rutas de interés más importantes en diferentes zonas del país con variedad de demanda insatisfecha.

## Proyecto Agenda Regulatoria

Para la Vigencia 2018 se realiza el Proyecto de Agenda Regulatoria el cual permite que oriente el desarrollo regulatorio del sector, el cual se tienen identificadas 17 prioridades entre Resoluciones y Decretos como parte de la Agenda Regulatoria 2018.

Con base en la estructuración de la metodología para realizar el seguimiento permanente y sistemático, el Viceministerio de Transporte ha logrado acciones orientadas garantizar el derecho a la accesibilidad y libre movilidad de las personas, así como la protección a la vida como derecho fundamental, tomando como principios el diseño universal, la accesibilidad y el servicio Incluyente.

El Viceministerio de transporte con el acompañamiento de miembros del grupo de la comisión de regulación del mismo ha realizado dos 2 jornadas de mesas nacionales del transporte con cada una de las modalidades de transporte público de pasajeros y de carga en la ciudad de Bogotá en la sede principal del Ministerio encabezadas por la señora Ministra.

Adicionalmente se ha realizado un acompañamiento a las regiones y otras entidades del Estado en la revisión de temas que requieren la intervención del Ministerio de transporte, específicamente el tema de internación de vehículos desde el vecino país de Venezuela para lo cual el Ministerio de Transporte, el Ministerio Comercio, la Cancillería, la DIJIN – SIJIN-POLFA, DIAN, Representantes de Alcaldías de las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo y Secretarías de Hacienda, han realizado mesas regionales de trabajo para verificar el estado actual del proceso de internación en cada una de las regiones de frontera contemplada en la siguiente agenda:

- ✓ 05 de octubre se visitó Norte de Santander.
- ✓ 05 de octubre Cesar
- ✓ 19 de Octubre Riohacha en la Guajira
- ✓ 23 de Octubre Arauca.

Con la participación activa de estas mesas se definió la hoja de ruta para la modificación del Decreto 2229 de 2017 que autoriza la internación temporal de vehículos en zonas de frontera.

Así mismo se procedió a la elaboración de propuestas y redacción para la construcción de las bases y el articulado para el Plan Nacional de Desarrollo, con los temas del sector transporte, específicamente lo relacionado con la prestación de los servicios públicos de transporte en las diferentes modalidades.

Dentro de las intervenciones realizadas, se logró hacer una revisión conjunta con la área Financiera de Desarrollo Nacional de los estudios del sector que contienen proyectos de Ley a ser considerados para la modalidad de transporte de carga y logística, así como de los estudios que desarrollaron proyectos de modificación al Decreto de la Modalidad de carga, entre otros.

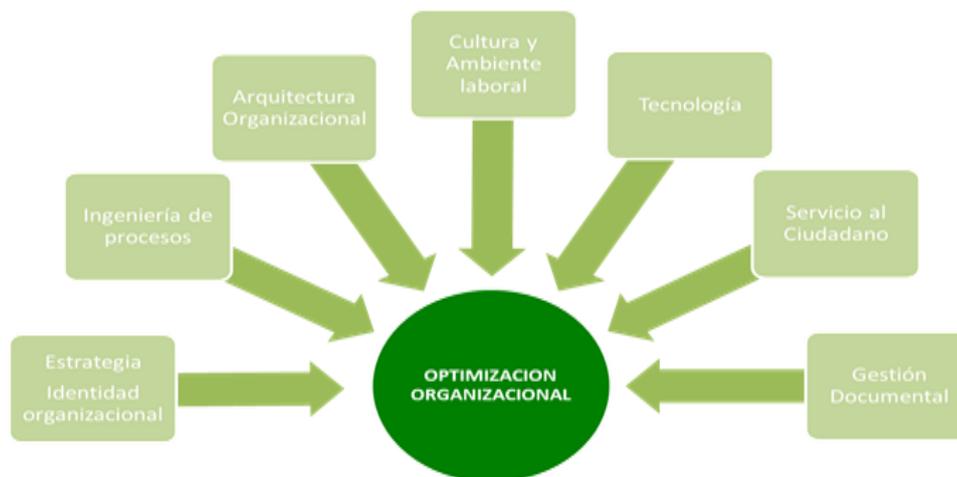
## Proyecto Optimización Organizacional

Con el objetivo principal de desarrollar la plataforma institucional enfocada en una mejor gestión, eficiencia y calidad, el Ministerio de Transporte se encuentra desarrollando el proyecto de optimización organizacional.

Este proyecto es liderado por la Secretaría General del Ministerio, sin embargo, dada su relevancia para el Viceministerio de transporte, se incorporaron a los diferentes responsables de la ejecución de los procesos misionales, así como a las áreas de gestión documental y tecnologías de la información.

Dentro de desarrollo del proyecto se ha establecido y ejecutado el plan de trabajo incluyendo actividades de levantamiento de los procesos actuales de reposición, homologación y UMUS, identificación de riesgos, identificación de usuarios, flujo de información y el desarrollo de propuestas iniciales de optimización.

A continuación, se relacionan los diferentes elementos involucrados dentro del proyecto de optimización organizacional.



## Proyecto Legalidad y Emprendimiento

El objetivo principal de este proyecto se centra en fomentar la legalización y profesionalización del sector transporte con base en el desarrollo de emprendimientos e innovación.



## Proyecto Vehículos con omisiones en su registro inicial

El proyecto de vehículos con omisiones en su registro inicial busca identificar, bloquear y normalizar la matrícula de los vehículos con omisiones en su registro inicial para que puedan prestar el servicio de transporte de forma legal.

Los avances alcanzados a la fecha incluyen la estructuración del proyecto, definición de estrategias a adelantar para identificar y marcar los vehículos con omisiones en su registro inicial y definición inicial del proceso de normalización.

Se ha logrado realizar la estructuración del proyecto, en el cual se han definido las estrategias para adelantar, identificar y marcar los vehículos con omisiones en su registro inicial y definición inicial del proceso de normalización, para que puedan ejercer su derecho al trabajo.

## Grupo de Asuntos Ambientales y Desarrollo Sostenible (Gaads)

Dentro del periodo actual de Vigencia se han realizado varias estrategias para la formulación de la política Ambiental, determinando nuevas directrices para trabajar en la mitigación y reducción de la deforestación, a continuación se relacionan los procesos que se lograron gestionar:

### Aprobación NAMA Move

Colombia fue seleccionada entre 76 propuestas internacionales para obtener la financiación del Fondo NAMA Facility en su primera Fase. Esto se llevó a cabo luego de hacer una revisión de todos los posibles proyectos tipo NAMA en el país, el Ministerio de Transporte en conjunto con FINDETER aplicó al quinto llamado del fondo NAMA Facility con un proyecto para promover la movilidad eléctrica, que compitió con 76 propuestas de todo el mundo, parte fundamental fue tener el apoyo técnico del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Unidad de Planeación Minero Energética, Departamento Nacional de Planeación y la Organización Internacional de Conservación de la Naturaleza (WWF).

Se logró dar Inicio del proyecto Ecologistics: Transporte de Carga Bajo en Carbono para Ciudades Sostenibles, aportando un reto fundamental para el desarrollo sostenible y mejoramiento y prevención en asuntos ambientales.

Adicionalmente se tiene como propuesta Iniciar proyectos pilotos locales para respuestas rápidas que permitan reducir las emisiones de GEI, y que llevarán a fortalecer las Contribuciones Determinadas a nivel Nacional.

### Política Nacional de Movilidad Activa

Se está estructurando una política integral para promover y masificar el uso de la bicicleta y la caminata en el territorio nacional. Esta política contempla la articulación con algunos instrumentos ya desarrollados como la NAMA de Transporte Activo y Gestión de la Demanda o NAMA TanDem, el CONPES de Movilidad Urbana.



### Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica

Se está estructurando la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica -ENME, para Impulsar la masificación de vehículos eléctricos en el País, se viene trabajando con financiación de ONU Ambiente y el apoyo de la UPME, MinMinas y MinAmbiente. La estrategia busca abordar las soluciones a temas relacionados con: Articulación nación – territorios, Definición de metas claras y vinculantes (diferenciadamente por segmentos de transporte: transporte público buses y taxis, oficiales, particulares, carga, etc.).

La NAMA MovE hace parte de esta estrategia, y busca los recursos para la fase de estructuración y las primeras etapas de implementación.

### Centro Nacional de Innovación en Transporte, Movilidad y Logística

Se viene trabajando en los diálogos iniciales con Ecopetrol para desarrollar un convenio marco de cooperación que permita estructurar un centro de innovación para el transporte, la movilidad y la logística. Se ha identificado que existen intereses comunes entre Ecopetrol y el Ministerio de Transporte, y que la identificación de acciones, programas o proyectos que mejoren el desempeño del sector transportador, requiere de un trabajo específico de llevar el conocimiento científico y técnico a la práctica, lo cual demanda capacidades específicas que no poseen ninguna de las dos instituciones.

### Transporte Sostenible en Ciudades Intermedias

Para el Ministerio es de vital importancia tener un Transporte Sostenible y para esto se viene desarrollando la fase preparatoria del proyecto CAF: Transporte Sostenible en Ciudades Intermedias que busca reducir las emisiones de GEI como resultado de la adopción de medios de transporte público y privado más eficientes y con menos emisiones de carbono en 4 ciudades intermedias de Colombia (Pasto, Pereira, Montería, Valledupar)

### NAMA TOD

La Acción de Mitigación Nacionalmente Apropiaada (NAMA) de Desarrollo orientado al Transporte (TOD) busca reducir las emisiones anuales de gases de efecto invernadero (GEI) a 3,28 MtCO<sub>2</sub> hacia el 2030 a través de cambios en el uso del suelo y los patrones de viaje que disminuirán los niveles de conducción de vehículos privados en 25%-36%, mejorarán los niveles de contaminación del aire y reducirán el número de muertos por accidentes de tránsito. Se están estructurando proyectos en Pasto, Manizales, Cali, Montería.

### NAMA TanDem

La Acción de Mitigación Nacionalmente Apropiaada (NAMA) de Transporte Activo y gestión de la Demanda (TanDem), busca mejorar la calidad de la vida urbana y contribuir a mitigar el cambio climático a través de un aumento en el uso de la bicicleta y el uso responsable de los motorizados, en 19 ciudades colombianas con SITM o SETP (existentes y planeados).

Se encuentra en fase piloto en Ibagué, Pereira y Bogotá.

## APORTES A LA CONSTRUCCIÓN DE PAZ

El ministerio de Transporte en busca de estabilizar los territorios afectados por la violencia e interconectar poblaciones, reanuda esfuerzos bajo los lineamientos del Plan Nacional de Desarrollo el cual ha identificado estrategias para alcanzar la construcción de la Paz en nuestro País.

Para esto el Ministerio de Transporte ha establecido un programa de vías terciarias para la paz, Colombia Rural, el cual involucra la participación activa de las comunidades en la ejecución y seguimiento de las obras, garantizando la construcción, el mantenimiento y reparación de las vías deterioradas siempre y cuando se cumplan las condiciones socio-ambientales.

Un eje fundamental parte de la necesidad de intervenir la red vial regional en donde se incluyen las vías secundarias y terciarias, la red fluvial y transporte aéreo, pues las mismas conectan las zonas más alejadas y marginadas del país permitiendo mejorar las condiciones de la agricultura, el trabajo de las familias y comunidades.

## APORTES A LA IGUALDAD DE GÉNERO Y EMPODERAMIENTO DE LAS MUJERES



Promover la igualdad de género y el empoderamiento de la mujer, desde una mayor participación de en el mercado laboral, ha permitido una mayor inclusión en ámbito educativo y una mayor equidad laboral. En el Ministerio de transporte, la planta de personal está compuesta por un 54% de mujeres y un 46% de hombres, y es liderado por una mujer: Ángela María Orozco, lo que muestra una mayor participación de la mujer en altos cargos directivos:

TOTAL CARGOS PROVISTOS	621
TOTAL MUJERES	338

TOTAL HOMBRES	283
---------------	-----

PLANTA PROVISTA POR GÉNERO										
NIVEL	Libre nombramiento /remoción GÉNERO			Carrera Administrativa GÉNERO			Provisionales GÉNERO			TOTAL
	LNR	H	M	CA	H	M	PROVI.	H	M	
DIRECTIVO	31	19	12	0	0	0	0	0	0	31
ASESOR	27	9	18	6	4	2	0	0	0	33
PROFESIONAL	7	2	5	184	85	99	28	12	16	219
TECNICO	3	0	3	75	34	41	12	10	2	90
ASISTENCIAL	24	15	9	109	42	67	115	51	64	248
SUBTOTAL	92	45	47	374	165	209	155	73	82	621

Adicionalmente, la entidad desarrolla acciones que promueven el respeto y el empoderamiento de las mujeres frente a situaciones que afectan su seguridad y autoestima, dotándolas de mecanismo que les permiten desde denunciar el maltrato físico y psicológico. De conformidad con la resolución 54/134 el 17 de diciembre de 1999 el Ministerio de transporte convoca actividades que van dirigidas a sensibilizar la opinión pública sobre el tema de violencia contra las mujeres, mediante actividades como “Soy

Valiente, No Violento” la cual se realizó el 25 de noviembre de 2018 en las Instalaciones del Ministerio de Transporte.





## BALANCE DE GESTIÓN

### Talento Humano

El ministerio de transporte cuenta con una planta de personas de vital importancia para el desarrollo del talento humano. El Ministerio está orientado a fortalecer las habilidades, destrezas y competencias de los servidores públicos y definir parámetros para que su ingreso y permanencia se fundamenten en el mérito y el cumplimiento de los principios de la función administrativa.

A continuación se muestra la planta con la que actualmente la Entidad cuenta, la cual se compone de personal de 745 cargos:

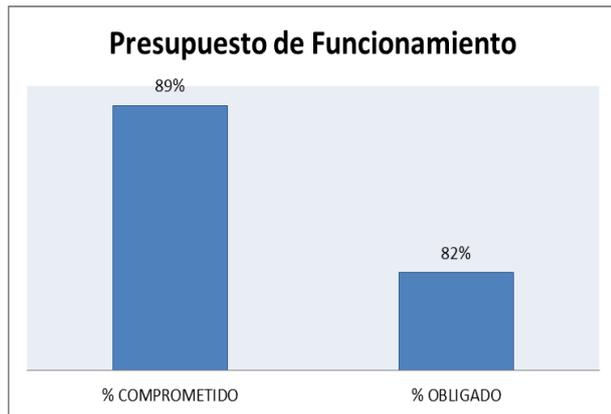
NIVEL	No. EMPLEOS	%
DIRECTIVO	32	4,30%
ASESOR	34	4,56%
PROFESIONAL	302	40,54%
TÉCNICO	107	14,36%
ASISTENCIAL	270	36,24%
TOTAL	745	100,00%

En cumplimiento a lo establecido en el artículo 15 de la ley 909 del 2004 se establece las vacantes definitivas. A continuación se muestra el total de vacantes Definitivas, Temporales y de Libre Nombramiento por nivel jerárquico.

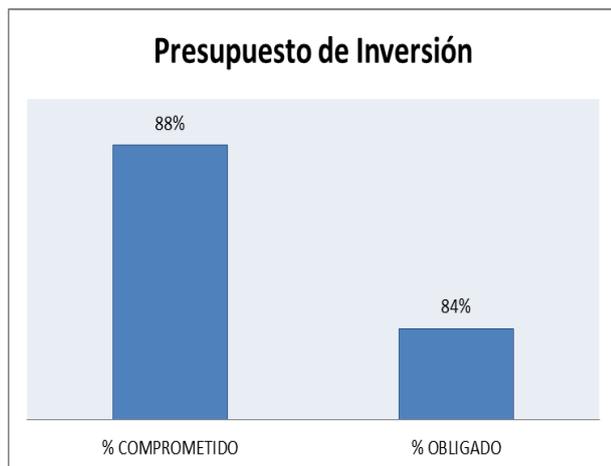
NIVEL	DEFINITIVAS – CA	TEMPORALES	LNR
DIRECTIVOS	0	0	1
ASESOR	0	0	1
PROFESIONAL	32	51	0
TECNICO	4	13	0
ASISTENCIAL	15	6	1
SUBTOTAL	51	70	3
TOTAL	124		

## Gestión Presupuestal

Según lo establecido en la Ley 1873 de 2017 “Por la cual se decreta el presupuesto de rentas y recursos de capital y ley de apropiaciones para la vigencia fiscal del 1º de enero al 31 de diciembre de 2018” El Ministerio de transporte para la Vigencia 2018 tiene un presupuesto de funcionamiento aprobado por 67.956 Millones. La ejecución de este año alcanzo un porcentaje comprometido del 88% frente a un porcentaje Obligatorio del 84%.



El Ministerio de Transporte tuvo una apropiación de recursos de Funcionamiento por valor de \$67.956 millones que corresponden al 82%. En la siguiente tabla se relaciona la ejecución presupuestal desagregada por Funcionamiento:



El Ministerio de transporte para la Vigencia 2018 tiene un presupuesto de Inversión aprobado por 183.500 Millones. La ejecución de este año alcanzo un porcentaje comprometido del 88% frente a un porcentaje Obligatorio del 84%.

Con corte al 21 de Noviembre en el Presupuesto de Funcionamiento el Ministerio de Transporte ha obligado recursos por valor de \$783.500 millones que corresponden al 84%. En la siguiente tabla se relaciona la ejecución presupuestal desagregada por proyecto de inversión:

DESCRIPCIÓN	APR. VIGENTE	COMPROMISO	OBLIGACIÓN
Construcción mejoramiento y rehabilitación y mantenimiento de la red vial-fondo de subsidio de la	\$ 18.203.000.000,00	\$ 11.376.875.000,00	\$ 11.376.875.000,00



sobretasa a la gasolina. Ley 488 de 1998			
Control de tráfico fluvial nacional	\$ 500.000.000,00	\$ 299.633.333,00	\$ 278.033.333,00
Apoyo a la implementación de la política logística nacional	\$ 1.000.000.000,00	\$ 950.790.733,00	\$ 686.365.935,00
Fortalecimiento e implementación de políticas y regulaciones técnicas para el modo de transporte fluvial. Nacional	\$ 200.000.000,00	\$ 153.230.000,00	\$ 111.280.000,00
Adquisición de equipos de computación y comunicaciones, software, servicios e insumos para la sistematización integral del ministerio de transporte a nivel central y regional.	\$ 1.800.000.000,00	\$ 1.760.905.877,33	\$ 1.315.511.562,30
Fortalecimiento de la capacidad institucional para la administración, gestión e implementación de políticas, programas y proyectos para la seguridad vial en los modos de transporte terrestre automotor, terrestre férreo y acuático. Nacional	\$ 49.480.032,00	\$ 49.480.032,00	\$ 49.480.032,00
Capacitación y asistencia técnica a funcionarios del ministerio de transporte.	\$ 300.000.000,00	\$ 260.308.457,00	\$ 224.701.235,35
Adquisición de bienes e insumos para control del tránsito y transporte terrestre	\$ 200.000.000,00	\$ 189.108.213,00	\$ 164.128.213,00
Estudios para el desarrollo de políticas en infraestructura de los modos de transporte a cargo de la dirección de infraestructura. Región nacional	\$ 1.200.000.000,00	\$ 1.180.518.806,00	\$ 1.044.436.006,00
Administración gerencial del run y organización para la investigación y desarrollo en el sector tránsito y transporte.	\$ 3.797.000.000,00	\$ 3.782.468.239,00	\$ 3.012.009.795,98



Ley 1005 de 2006. Región nacional			
Programas de promoción para la reposición y renovación del parque automotor de carga nacional. Región nacional	\$ 146.500.000.000,00	\$ 133.424.418.314,50	\$ 130.650.861.164,81
Asistencia técnica para el apoyo en el fortalecimiento de política, la implementación de estrategias para su desarrollo y el seguimiento y apoyo a las estrategias y proyectos, en el marco de la política nacional de transporte urbano.	\$ 3.500.000.000,00	\$ 1.826.455.673,67	\$ 407.950.516,00
Asistencia técnica para el apoyo en el fortalecimiento de política, la implementación de estrategias para su desarrollo y el seguimiento y apoyo a las estrategias y proyectos, en el marco de la política nacional de transporte urbano.	\$ 1.500.000.000,00	\$ 1.454.816.839,00	\$ 1.345.617.472,00
Apoyo para la implementación del programa de servicios al ciudadano. Nacional	\$ 715.849.850,00	\$ 711.342.711,42	\$ 558.097.577,99
Apoyo desarrollo de programas y proyectos sistemas inteligentes de transporte nacional	\$ 1.000.000.000,00	\$ 996.373.899,00	\$ 952.049.999,00
Apoyo estrategia ambiental del sector transporte nacional	\$ 500.000.000,00	\$ 499.883.330,00	\$ 441.749.997,00
Asistencia al ministerio de transporte en la consolidación de la estrategia para que los departamentos gestionen eficiente nacional	\$ 1.000.000.000,00	\$ 969.820.985,00	\$ 844.325.231,00
Implementación y mejoramiento del sistema integrado de gestión del ministerio de transporte nacional	\$ 70.000.000,00	\$ 69.657.661,00	\$ 45.497.661,00
Apoyo al sector transporte en la definición de políticas,	\$ 380.519.968,00	\$ 380.519.968,00	\$ 373.039.968,00



planes, programas y proyectos. Nacional			
Divulgación y socialización de la información generada por el sector transporte a nivel nacional	\$ 184.150.150,00	\$ 182.015.917,00	\$ 171.330.584,00
Implementación de un sistema de recolección de datos para el transporte terrestre automotor	\$ 900.000.000,00	\$ 899.099.998,00	\$ 746.519.997,00
TOTAL	\$ 183.500.000.000,00	\$ 161.417.723.986,92	\$ 154.799.861.280,43

## Trámites

En el marco de la campaña Estado Simple-Colombia Ágil, el Ministerio de Transporte promovió entre la ciudadanía el diligenciamiento de la encuesta diseñada por el DAFP y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo para conocer las opiniones respecto los 163 trámites del sector. Esta socialización se realizó a través de correos electrónicos registrados en las bases de datos e contactos interesados, las mesas realizadas con diferentes actores asociados a asuntos del Viceministerio de Transporte y redes sociales.

Producto de este ejercicio, el Ministerio recibió el 9 de noviembre la base de datos del DAFP la cual contenía los comentarios de la ciudadanía en relación con todos los trámites de las entidades los cuales suman cerca de 163. Los comentarios giran en torno principalmente a los trámites asociados a transporte, específicamente a renovación, expedición de licencias de conducción (sin ser este un trámite que dependa directamente del Ministerio de Transporte) y tramites asociados a Aero civil. De manera paralela a este ejercicio como resultado de diversas mesas realizadas por el Sector Comercio surgieron diferentes observaciones en relación a trámites del Sector Transporte donde se resaltan observaciones a los asociados a matriculas en general y homologación.

A partir de este escenario se realizan dos acciones. Primero como acción inmediata el Ministerio de Transporte se encuentra realizando acciones para facilitar el trámite de Homologación\*, el cual contiene 6 tipos de sub tramites (carga, pasajeros, mixto, semi remolque y remolque, masivo y ambulancia, los cuales se realizaba en un 100% de forma manual. A Partir del 30 de noviembre este trámite se realizará a través del sistema informático RUNT lo cual permitirá realizar las solicitudes a través de medios electrónicos y conocer el resultado a través de los mismos. En segundo lugar, y de acuerdo con la metodología de Estado Simple Colombia Ágil este Ministerio realizará para el mes de noviembre el plan de acción para simplificación y facilitación de trámites para ser incluido en el componente de racionalización de trámites en el Plan Anticorrupción y de Atención al Ciudadano, y en la Agenda regulatoria. Ese plan de acción se alimentará de las ideas propuestas por los ciudadanos, acciones de análisis de buenas prácticas y propuestas de los servidores del sector transporte.



## CONCLUSIONES

El Ministerio de transporte esta buscando consolidar la red vial nacional a través de una mayor conectividad entre los centros de producción y de consumo con las principales ciudades, zonas portuarias y de fronteras del país con menores tiempos de viaje y costos de operación, lo que permitirá la producción y comercialización a menores costos de los bienes producidos y consumidos en todas las regiones del país, permitiendo accesibilidad a los mismos, pero también aumentando la competitividad y elevando la calidad de los productos.

El PMTI, busca identificar una cartera de proyectos a corto, mediano y largo plazo (2015 – 2025) del sector transporte, con un enfoque intermodal que responda a las necesidades presentes y futuras de la economía, por medio de una planificación basada en la priorización de inversiones, diseños y estudios del sistema del transporte del país.

El ministerio de Transporte destaca la necesidad de estructurar los temas estratégicos definidos como Proyectos, lo cual permite tener claridad sobre lo que se busca, las actividades a desarrollar, responsables y plazos, permitiendo realizar un seguimiento y control al desarrollo de los temas, buscando cerrar oportunamente las brechas que se puedan presentar en busca de alcanzar los objetivos definidos.

El sector se encuentra en un momento crucial en el que, a partir de una optimización organizacional, debe transformarse para poder cumplir con calidad y oportunidad en los diferentes esfuerzos que propenderán por aumentar la competitividad del país y la satisfacción de los ciudadanos.



La movilidad  
es de todos

Mintransporte

# AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

---

# 2

## AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

La Agencia Nacional de Infraestructura es una Agencia Nacional Estatal de naturaleza especial, del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrita al Ministerio de Transporte, según decreto 4165 del 03 noviembre de 2011, y tiene por objeto “...planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada - APP, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional...”.

En la actualidad, la agencia tiene a su cargo 47 contratos de concesión vial (17 de 1ª a 3ª Generación y 30 de 4ª Generación), 6 contratos de concesión aeroportuaria los cuales incluyen 16 aeropuertos, 59 concesiones portuarias ubicadas en 8 zonas portuarias, y en cuanto al modo férreo se cuenta con 1 contrato de obra pública y 2 concesiones férreas.

La Agencia Nacional de Infraestructura tiene una estructura organizacional conformada por una presidencia, 2 oficinas (Control Interno, Comunicaciones) y 6 Vicepresidencias, de las cuales las de Gestión Contractual y Ejecutiva son las encargadas de supervisar, evaluar y controlar el cumplimiento de los contratos de interventoría y de concesión u otras formas de Asociación Público Privada de los proyectos relacionados con áreas e infraestructura de transporte en todos sus modos o cualquier otra que le haya sido asignada a la Agencia y con el fin de cumplir su misión se apoyan en las otras áreas de la entidad.

## INUESTROS GRUPOS DE INTERÉS

Los proyectos de concesión a cargo de la Agencia se encuentran localizados a lo largo y ancho del país, los cuales contribuyen a conectar y generar desarrollo y equidad. Los principales beneficiarios con el desarrollo de los proyectos corresponden a los usuarios de la infraestructura en los modos carretero, férreo, portuario y aeroportuario los cuales hacen uso de esta, propiciando el intercambio de bienes y servicios, así como la generación de empleo y equidad para los colombianos.

Según lo establecido en el documento CONPES 3761 del 2013 se determinó que con la implementación de los proyectos pioneros del programa 4g, se beneficiarían directamente 22 municipios en 6 de departamentos y una población estimada de 7.7 millones de habitantes.





Así mismo, en el documento CONPES 3820 del 2014 se estimó que por la ejecución de los proyectos de segunda ola se beneficiarían directamente 79 municipios en 13 departamentos y una población estimada de 5.2 millones de habitantes.

Finalmente, en el documento CONPES 3844 del 2015 se estimó que por la ejecución de 3 proyectos de la tercera ola se beneficiarían directamente 19 municipios en 3 departamentos y una población estimada de 2.2 millones de habitantes.

En la actualidad de los 30 proyectos en ejecución intervienen en 24 departamentos que benefician principalmente a la población de las regiones Andina, Caribe, Pacífica y parte de la Orinoquia.

## Contacto con las comunidades

La ANI garantiza el diálogo permanente con las comunidades presentes en los territorios donde se construyen los proyectos de infraestructura. Para tal fin, los concesionarios a cargo realizan acciones para el desarrollo de las comunidades que se ubican en el área de influencia (población rural, madres cabeza de hogar, grupos indígenas y afrodescendientes, entre otros).

## Atención a los ciudadanos – PQR 'S

Desde el 1ro de enero hasta el 30 de septiembre de 2018 ingresaron a la Agencia 100.859 documentos, de los cuales el grupo de atención al ciudadano, una vez conocido su contenido, tipificó como peticiones, quejas, reclamos, denuncias, sugerencias, consultas, solicitudes de información, entre otros, un total de (4.320), lo que corresponde al 4.2% del total de documentos ingresados.

Al evaluar el cumplimiento acumulado en la vigencia, se encuentra un 98% de PQRS atendidos en términos.

Para la atención al Ciudadano la Agencia tiene los siguientes canales de atención:

[www.ani.gov.co](http://www.ani.gov.co)

[contactenos@ani.gov.co](mailto:contactenos@ani.gov.co)

Línea telefónica 4848860 – 018000410151

[Twitter@ANI\\_Colombia](https://twitter.com/ANI_Colombia)

Sede Calle 24ª N° 59-42 Torre 4 Piso 2

## Espacios de participación ciudadana

La ANI ha fortalecido las acciones de participación social en las diferentes etapas de los proyectos:

### Etapas de Estructuración:

Se generan espacios de participación durante la elaboración de los estudios sociales con autoridades locales, organizaciones locales y actores representativos de las áreas de los proyectos.

Se desarrolla una audiencia pública en el marco de la Ley 1508 de 2012, en la que se promueve la participación ciudadana a través de un acto público para intercambiar información, explicaciones,

evaluaciones y propuestas sobre aspectos relacionados con la formulación, ejecución y evaluación de proyectos de Alianza Público Privada - APP o Iniciativas Privadas -IP.

Se desarrolla el proceso de consulta previa según lo estipulado en la Ley 1682 de 2013- Art. 39, según la cual se debe haber “concluido el proceso de consulta previa con la respectiva comunidad hasta su protocolización” durante la fase de estructuración del proyecto.

## Etapa de ejecución:



La Agencia promueve la participación social de las comunidades a través de los planes y programas propuestos en los siguientes instrumentos sociales:

Dichos instrumentos, fortalecen la participación de las comunidades, el desarrollo poblacional, el relacionamiento y el diálogo social en los proyectos de infraestructura de transporte a cargo de la ANI.

Así las cosas y con el propósito de establecer contacto directo con los actores sociales presentes en las áreas de influencia de los proyectos, se implementan diálogos permanentes con autoridades regionales, autoridades locales, juntas de acción comunal, veedurías ciudadanas, comités de participación ciudadana, agremiaciones, asociaciones de usuarios y comunidad en general.

A la fecha se han desarrollado 2.000 reuniones de socialización, que han permitido consolidar relaciones de confianza y respeto entre la ANI, concesionarios y los diferentes actores sociales de los proyectos.

De la misma forma, se brinda atención oportuna a los usuarios y comunidades a través de oficinas fijas, móviles y medios electrónicos en los que se ha brindado atención a más de 32.000 usuarios.

Desarrollo de procesos de consulta previa con comunidades étnicas

Recuperación del patrimonio histórico a través del programa de arqueología preventiva

## Estrategia de Rendición de Cuentas:

Con el fin de dar cuenta de los recursos y acciones emprendidas por la entidad, la ANI formula anualmente su estrategia de rendición de cuentas, la cual contempla la permanente publicación de la información de la gestión a través de su página web. De igual manera semestralmente se



realiza una Audiencia Pública de Rendición de cuentas, espacio en el cual se convoca a la ciudadanía y partes interesadas a participar formulando sus inquietudes y proponiendo temas a ser tratados en estos espacios. En la página web se publican todos los proyectos de normatividad para que sean revisados y se realicen las observaciones a las que haya lugar.

## I AVANCES Y RESULTADOS DE LA GESTIÓN

### Balance inicial

Al inicio del actual periodo de gobierno se tiene una planta de personal de 246 cargos, de los cuales 234 cargos se encontraban provistos. De este total, 71 cargos son de libre nombramiento y 175 de carrera. El 55% de los cargos se encuentran ocupados por mujeres y el 45% por hombres. Así mismo, y ante la complejidad de temas a cargo de la entidad, se cuenta con 440 contratistas de apoyo a la gestión y a la misión.

Para la ejecución de los planes, programas y proyectos a cargo de la entidad, en la presente vigencia se cuenta con un presupuesto de \$2.157 billones, de los cuales \$73.583 millones corresponden a gastos de funcionamiento, \$666.693 millones al servicio de la deuda y \$1.416 billones a presupuesto de inversión. Al 31 de agosto de 2018, la Entidad presenta la siguiente ejecución presupuestal:

PRESUPUESTO ANI – Vigencia 2018

Ejecución presupuestal al 31 de agosto de 2018

cifras en millones de pesos

CONCEPTO/GASTO	APROPIACIÓN VIGENTE	EJECUCIÓN A 31/08/18
Funcionamiento	73.583	46.603
Servicio de la Deuda	666.693	497.314
Inversión	1.416.964	1.316.054
Total	2.157.240	1.859.971

La Agencia tiene a su cargo la supervisión de 17 proyectos del modo carretero correspondientes a la generación primera a tercera, así como 30 proyectos de la Cuarta Generación de Concesiones, de igual manera, se realiza la supervisión de 7 contratos de concesión aeroportuaria los cuales incluyen 16 aeropuertos, en cuanto al modo portuario se realiza la supervisión de 59 concesiones; finalmente, en el modo férreo se tiene a cargo 2 concesiones y un contrato de obra pública.

El Plan de Acción para la vigencia 2018, establece en una de sus metas la Construcción de 116 Kilómetros de Nuevas Calzadas de los cuales al mes de agosto se ha avanzado en la construcción de 82.7 Kilómetros correspondiente al 71%. De igual manera, se programó el mejoramiento y

rehabilitación de 172.14 Kilómetros en los diferentes proyectos del modo carretero, con un avance de 189.7 Kilómetros correspondientes al 110% al 31 de agosto de 2018.



**Con contrato de crédito: 13**  
**Con crédito puente: 4**  
**Sin Contrato de crédito: 13**

En cuanto a la Inversión privada en proyectos del modo carretero la meta establecida para el año corresponde a 8 billones de los cuales al mes de agosto se tiene una inversión acumulada de 4.1 billones lo cual representa un 52%. En cuanto a los otros modos a cargo de la entidad la meta se

estableció en inversiones por valor de un billón de pesos, siendo la inversión acumulada al mes de agosto \$600.000 millones.

Respecto de los cierres financieros de los 30 proyectos de cuarta generación (20 proyectos de iniciativa pública y 10 proyectos de iniciativa privada), se cuenta con el siguiente avance al 31 de agosto:

Al 31 de agosto de 2018 se encuentran 30 tribunales de arbitramento en curso, de los cuales 10 tribunales corresponden a proyectos del programa 4G.

## El futuro ya Comenzó “100 días de gestión”



En el periodo transcurrido desde el 7 de agosto a la fecha se han obtenido los siguientes logros:

Se realizó un diagnóstico completo, liderado por el Ministerio de Transporte del estado del programa de autopistas 4G, para el que se establecieron las políticas que enmarcarán el nuevo rumbo de los megaproyectos. Este marco es el resultado de un trabajo concertado, mediante el dialogo con actores del sector y en especial de las mesas técnicas desarrolladas en las principales ciudades del país.

El proyecto vial Bucaramanga-Barrancabermeja-Yondó presentó ante la ANI el contrato de crédito por \$1,68 billones con el cual certifica su cierre financiero, que garantizará las obras comprometidas en el contrato.



Se terminó la construcción de 17 km de doble calzada entre Malambo y Galapa, de la circunvalar de la prosperidad, perteneciente al proyecto 4G Cartagena-Barranquilla.

Se terminó la Unidad Funcional 1, de 14 Km de doble calzada del proyecto Pacífico 2, que va desde la Pintada hasta Puente Iglesias e incluye la intersección a desnivel en este último punto. Este proyecto hace parte del corredor que conecta a Medellín con el sur del país y el puerto de Buenaventura.

Se desbloqueó el proyecto Villavicencio – Yopal. Acuerdo logrado con el concesionario que permite iniciar la etapa de construcción que incluye la doble calzada entre Villavicencio, Cumaral, Aguazul - Yopal y el nuevo puente del Charte.

Se realizó un acuerdo para acelerar la construcción del viaducto Chirajara. Para tal fin el concesionario COVIANDES asumirá los costos asociados a la nueva obra y la compensación económica.

La Agencia ganó el tribunal de arbitramento instaurado por la concesión Autopista Bogotá – Girardot S.A, que le representará al Estado un ahorro de más de \$179 mil millones de pesos en pretensiones económicas que reclamaba el concesionario. En este mismo tribunal la ANI presentó una demanda de reconvenición contra el concesionario Autopista Bogotá – Girardot S.A por graves incumplimientos en la ejecución del contrato, pretensiones que los árbitros acogieron y condenaron al pago de cerca de 200 mil millones de pesos a favor de la Nación.

Con una carga total de 72 toneladas de productos alimenticios se realizó un nuevo tren de prueba liderado por la Agencia Nacional de Infraestructura desde la Estación La Caro hasta el kilómetro 5 de la vía férrea, en el barrio Puente Aranda de Bogotá.

El objetivo de este tipo de pruebas es impulsar la competitividad de diferentes sectores económicos mediante la determinación de periodos de prueba que requieren la operación de carga y descarga de productos, bienes y servicios, así como las variables logísticas de costos, cantidad, personal requerido, distribución y manipulación de la industria.

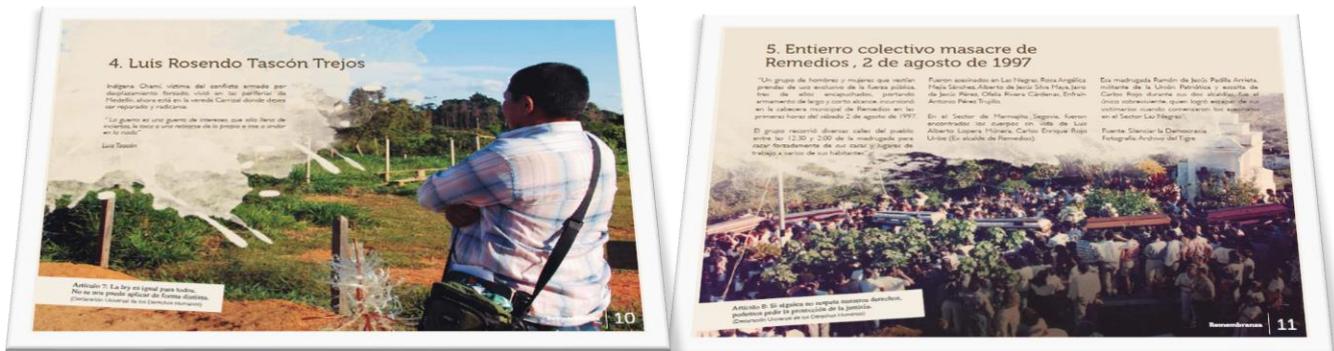
El recorrido de 29 kilómetros del tren de prueba cumplió con todas las normas de seguridad y transitó a una velocidad promedio de 30 km/h desde la estación La Caro.

## I APORTES A LA CONSTRUCCIÓN DE PAZ

La ANI a través de los contratos de concesión de los proyectos, ha definido obligaciones sociales dentro de las cuales se encuentran programas que contienen actividades armónicas con la construcción de paz y resolución pacífica de conflictos en las comunidades de los proyectos de concesión.

Una experiencia significativa, la desarrolla el proyecto Conexión Norte a través del proceso de capacitación “*Gestores de Paz*”, en el cual se promueven espacios de conversación y diálogo con

líderes comunitarios y Juntas de Acción Comunal de los territorios: Puerto Triana, el 50, la Garrapata, Corregimiento de Escarralao y Fraguas – Machuca.



Gestores de Paz- Conexión Norte

Así mismo, la Concesión Autopistas del Nordeste (Conexión Norte) realizó una alianza estratégica con la USAID – Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional, la ESAP – Escuela de Administración Pública, la Gobernación de Antioquia, Fundación Oleoductos de Colombia y Oleoducto de Colombia, para llevar a cabo el “*Diplomado para funcionarios públicos en Derechos Humanos y Construcción de Paz*”. Es preciso indicar, que en el marco de este diplomado participaron y se certificaron 97 funcionarios de las comunidades de Caucasia, Zaragoza, Tarazá, Cáceres, Nechí Zaragoza y Bagre.

Por otro lado, en el Municipio de Remedios – Antioquia se implementó el Proyecto “*Garantía de no repetición*”, en el que se incentivaron procesos y reflexiones de carácter democrático sobre las memorias, los hechos y las dinámicas sociales, políticas y culturales acontecidos en el marco del conflicto armado que permitió:

1. Publicar un libro fotográfico sobre a) prevención del reclutamiento uso y utilización de niños, niña y adolescente y, b) reconocimiento de las víctimas del conflicto armado de Remedios;
2. Desarrollar una muestra fotográfica de historias de vida con hechos históricos relevantes del municipio en el marco del conflicto armado.

Adicionalmente, como parte de las estrategias implementadas con organizaciones sociales en la región del bajo Cauca, se llevó a cabo la “*Muestra Cultural Interactiva Arte, Paz y Vida*” en

coordinación con Humanavisión Cauca, Arte Paz y Vida Colectivo Cultural del Bajo Cauca y el Comité de Derechos Humanos de Cauca. En efecto, este escenario fortaleció la convivencia pacífica a partir del arte y la cultura.

Así las cosas, la gestión social de los proyectos a cargo de la ANI contribuye en el compromiso social de aportar a la convivencia y cultura de paz en las comunidades del país en aras de apoyar la construcción de territorios más equitativos, inclusivos, participativos y en paz.

## APORTES A LA IGUALDAD DE GÉNERO Y EMPODERAMIENTO DE LAS MUJERES



La ANI a través de los contratos de concesión de los proyectos, ha definido obligaciones sociales dentro de las cuales se encuentran programas que contienen actividades armónicas con la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres que residen en las comunidades de los proyectos de concesión.

Principalmente, se han fortalecido a través de la generación de empleo y acciones de emprendimiento lideradas por mujeres. Con el desarrollo de los proyectos 4G, actualmente se benefician más de 7.000 mujeres por generación de empleo y el desarrollo de acciones de emprendimiento.

Actualmente se encuentran 6.880 mujeres vinculadas laboralmente a los proyectos de 4G y 317 mujeres líderes se benefician con las siguientes acciones de emprendimiento:



Nombre de la actividad de empoderamiento	Descripción de la actividad	Lugar de ejecución	Beneficiarias
Taller de confecciones construyendo sueños	Empresa asociativa que ofrece alternativas económicas para mujeres del sector de la Bucana	Sector de la Bucana	14
Grupo de mujeres emprendedoras: Dulces Delicias Pitadeñas	Elaboración, producción y comercialización de productos de repostería	Municipio de la Pintada	20
Asociación Mujeres Talento Jericoano	Red en la que se comercializan: cafés especiales, lácteos, confecciones productos naturales y de aseo	Jerico	50
Asociación Mujeres con futuro	Manualidades, confección de ropa y producción de lácteos	Palermo Támesis	- 20
Microempresas asociadas tarseñas	Agricultura y otras actividades de emprendimiento	Tarso	16
Lácteos Santa Isabel	Liderazgo empresarial. Eventos comerciales para sus unidades productivas. Empoderamiento de mujeres para obtener fuentes de financiación para sus empresas.	Municipio: Remedios. Corregimiento Santa Isabel	4
Costa Norte	Liderazgo empresarial. Eventos comerciales para sus unidades productivas.	Municipio: Yalí Vereda Bélgica	1
Amurcy	Liderazgo empresarial	Municipio: Yalí Barrio El Calvario	5
Dulce Mar	Liderazgo empresarial. Eventos comerciales para sus unidades productivas	Municipio: Yalí Casco Urbano	1
Vinos La Montañita	Liderazgo empresarial	Municipio: Yali Vereda Montañitas	1



Nombre de la actividad de empoderamiento	Descripción de la actividad	Lugar de ejecución	Beneficiarias
Granja Integral Caret	Liderazgo empresarial. Eventos comerciales para sus unidades productivas	Municipio: Maceo Vereda Alto De Dolores	3
Confecciones El Jardín	Liderazgo empresarial	Municipio: Puerto Berrio Barrio El Jardín	5
Granja Agroecológica La Palma	Liderazgo empresarial. Eventos comerciales para sus unidades productivas. Empoderamiento de mujeres para obtener fuentes de financiación para sus empresas	Municipio: Maceo Vereda Alto De Dolores	1
Ambo Del Campo	Liderazgo empresarial. Eventos comerciales para sus unidades productivas. Empoderamiento de mujeres para obtener fuentes de financiación para sus empresas.	Municipio: Puerto Berrio Uf: 4	2
Asoambiental Biochicoas	Liderazgo empresarial. Eventos comerciales para sus unidades productivas. Empoderamiento de mujeres para obtener fuentes de financiación para sus empresas.	Municipio: Puerto Berrio	5
Patacones Del Puerto	Liderazgo empresarial. Eventos comerciales para sus unidades productivas. Empoderamiento de mujeres para obtener fuentes de financiación para sus empresas.	Municipio: Puerto Berrio Vereda Milla 1	2
Vivero Sembrando Vidas Para El Futuro De Manjarres	Liderazgo empresarial. Eventos comerciales para sus unidades productivas. Empoderamiento de mujeres para obtener fuentes de financiación para sus empresas.	Municipio: Cimitarra Vereda Manjarres	4



Nombre de la actividad de empoderamiento	Descripción de la actividad	Lugar de ejecución	Beneficiarias
Masajes Gaby	Liderazgo empresarial. Eventos comerciales para sus unidades productivas. Empoderamiento de mujeres para obtener fuentes de financiación para sus empresas.	Municipio: Vegachi Vereda Pescado EL	2
Dulzuras Vegachí	Liderazgo empresarial. Eventos comerciales para sus unidades productivas. Empoderamiento de mujeres para obtener fuentes de financiación para sus empresas.	Municipio: Vegachi Casco Urbano	4
D´M Antonella	Liderazgo empresarial. Eventos comerciales para sus unidades productivas	Municipio: Vegachi Casco Urbano	2
Arequipe De Mi Campo	Liderazgo empresarial. Eventos comerciales para sus unidades productivas.	Municipio: Vegachi Vereda El Jabón	2
Tienda La Avenida	Liderazgo empresarial.	Municipio: Puerto Berrio Casco Urbano	2
Instalación De Galpones De Aves Ponedoras	Proyectos Productivo gallinas ponedoras con mujeres cabeza de hogar	Municipio: Buriticá, Vereda: Murrupal Y	10
Restaurante Ancestral	Proyectos Productivo restaurante ancestral con mujeres del Consejo comunitario de Guaymaral	Municipio: Sopetran, Vereda: Guaymaral	34
Viveros Comunitarios	Proyectos Productivo viveros forestales con las mujeres de los Consejos comunitarios de Guaymaral, los Almendros, San Nicolas y el Rodeo y las veredas de Naranjal y la Cuchilla.	Municipios: Sopetran Y Medellín, Veredas: Guaymaral, Los Almendros, San Nicolas, EL Rodeo, Naranjal Y La Cuchilla.	94



Nombre de la actividad de empoderamiento	Descripción de la actividad	Lugar de ejecución	Beneficiarias
Instalación De Galpones De Aves Ponedoras	Proyectos Productivo gallinas ponedoras con mujeres campesinas de la tercera edad de la vereda la Potrera	Municipio: Medellín. Vereda: La Potrera Y UF 1	13

*Proyectos productivos:Emprendimiento de Mujeres*

Es preciso indicar que como parte de estas acciones de emprendimiento, se ha logrado postular a las mujeres a diferentes concursos para generar fuentes de financiación para sus iniciativas productivas a nivel local, regional y nacional, lográndose que accedieran a fuentes de financiación como el SENA, las alcaldías municipales, cámara de comercio, capital privado, entre otros.

## BALANCE DE GESTIÓN

Con el fin de cumplir los objetivos de la entidad, la Agencia cuenta con una planta de personal de 246 cargos, de los cuales 71 son libre nombramiento y 175 de carrera, de estos el 55% son mujeres y 45% hombres; así mismo y ante la complejidad de temas a cargo de la entidad, se cuenta con 440 contratista de apoyo a las actividades, con este equipo humano se atiende los proyectos del modo carretero (47), modo portuario (59), aeroportuario (6) y férreo (3), así como los temas administrativos de la Entidad.

En la presente vigencia, la ANI cuenta con un presupuesto de \$2.157 billones discriminados de la siguiente manera:

*PRESUPUESTO ANI – Vigencia 2018*

*Ejecución presupuestal al 31 de octubre de 2018*

*cifras en millones de pesos*

CONCEPTO/GASTO	APROPIACIÓN VIGENTE	EJECUCIÓN A 31/10/18
Funcionamiento	73.583	54.754
Servicio de la Deuda	666.693	497.314
Inversión	1.416.964	1.321.321



Total	2.157.240	1.873.389
-------	-----------	-----------

Con los recursos humanos, técnicos y financieros asignados a la entidad, se cumple lo establecido en la planeación estratégica y operativa, la cual a través de la ejecución de los planes, programas y proyectos garantizan el cumplimiento de las acciones que se enumeraron anteriormente para el cumplimiento de los derechos de las poblaciones beneficiadas.

Con el fin de mejorar la gestión de la entidad la Agencia ha realizado alianzas estratégicas con diferentes entidades, en virtud de las cuales se ha logrado agilizar los trámites requeridos para el desarrollo de la infraestructura a cargo de la entidad, algunas de las entidades con las cuales se han establecido alianzas son:

**Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA:** Con el fin de agilizar el proceso de emisión de las licencias ambientales requeridas para el desarrollo de los proyectos a cargo de la Agencia, las dos entidades acordaron realizar mesas de trabajo en las cuales se presenten las diferentes solicitudes y se puedan solucionar los inconvenientes que se generen en el trámite de las licencias.

**Ministerio del Interior:** Con este ministerio la Agencia ha realizado un convenio en virtud del cual se estableció un equipo de trabajo especializado, el cual apoya a la entidad en lo referente al proceso de consultas previas con las comunidades presentes en los diferentes proyectos.

**Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC:** la ANI y el IGAC han coordinado sus acciones con el fin de que se pueda acceder a través de internet a los registros cartográficos y facilitar la identificación e individualización de los predios necesarios para los proyectos a cargo.

**Superintendencia de Notariado y Registro:** Con esta entidad se realizó un convenio con el fin de consultar sus registros para la verificación de las titularidades de los predios requeridos para el desarrollo de los proyectos.

**Cámaras de Comercio:** Con estas entidades hemos generado mecanismos para agilizar la consulta en sus bases de datos de la información correspondiente a los registros de las personas naturales y jurídicas.

**Secretaría de Transparencia de Presidencia de la República:** Con esta Secretaría la Agencia viene trabajando coordinadamente desde el 2013, en virtud de esta alianza se activó el Mecanismo de Reporte de Alto Nivel – MRAN, el cual se constituye en una herramienta de transparencia para la contratación estatal y que permite a los proponentes de nuestras licitaciones, presentar ante la secretaría sus observaciones respecto del proceso licitatorio.

## CONCLUSIONES

- El Ministerio de transporte esta buscando consolidar la red vial nacional a través de una mayor conectividad entre los centros de producción y de consumo con las principales ciudades, zonas portuarias y de fronteras del país con menores tiempos de viaje y costos de operación, lo que permitirá la producción y comercialización a menores costos de los bienes producidos y consumidos en todas las regiones del país, permitiendo accesibilidad a los mismos, pero también aumentando la competitividad y elevando la calidad de los productos.



- El PMTI (Plan Maestro de Transporte Intermodal), busca identificar una cartera de proyectos a corto, mediano y largo plazo (2015 – 2025) del sector transporte, con un enfoque intermodal que responda a las necesidades presentes y futuras de la economía,
- por medio de una planificación basada en la priorización de inversiones, diseños y estudios del sistema del transporte del país.
- El ministerio de Transporte destaca la necesidad de estructurar los temas estratégicos definidos como Proyectos, lo cual permite tener claridad sobre lo que se busca, las actividades a desarrollar, responsables y plazos, permitiendo realizar un seguimiento y control al desarrollo de los temas, buscando cerrar oportunamente las brechas que se puedan presentar en busca de alcanzar los objetivos definidos.
- El sector se encuentra en un momento crucial en el que, a partir de una optimización organizacional, debe transformarse para poder cumplir con calidad y oportunidad en los diferentes esfuerzos que propenderán por aumentar la competitividad del país y la satisfacción de los ciudadanos.



La movilidad  
es de todos

Mintransporte

# INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

---

# 3

## INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS



Invias comprometido con la estrategia de rendición de cuentas 2018, busca orientar la participación de actores internos y externos enfocándose en proporcionar información clara, transparente y efectiva sobre los avances y resultados de su gestión. Este documento surge como resultado del trabajo, realizado durante los primeros 100 días del Gobierno permitiendo de esta manera acercar a los diversos actores a los tres componentes dispuestos para ello como lo son la información, el diálogo y la responsabilidad, así mismo, busca aportar información para el sector transporte.

### Nuestra historia

El Instituto Nacional de Vías –Invias- inició labores el 1º de enero de 1994 mediante el Decreto 2171 del 30 de diciembre de 1992, creó como un establecimiento público del orden nacional, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, adscrito al Ministerio de Transporte y tiene como objetivo ejecutar las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la Nación.

Durante el fortalecimiento del sector transporte Invias también asumió nuevas funciones y su estructura interna cambió con los Decretos 2056 y 2067 del 24 de julio de 2003 y 2618 de 2013 y 1944 de 2015.

En cuanto a su estructura organizacional está conformada por la Dirección General, 3 Oficinas (Planeación, Jurídica y Control Interno), Secretaría General, 3 Direcciones (Técnica, Operativa y Contratación) 8 Subdirecciones y 26 Direcciones territoriales haciendo presencia en todo el territorio nacional.

## INUESTROS GRUPOS DE INTERÉS

Los proyectos que desarrolla el Invias benefician a las comunidades del área de influencia de los proyectos, a los usuarios de vías, transportadores de carga y de servicio público, empresas de

transporte de carga especial, empresas de transporte de carga ordinaria, Promotores de eventos deportivos y/o culturales, los cuales hacen uso de los diferentes modos de transporte, como carretero, marítimo y fluvial.

## Espacios de participación ciudadana

Adicional a los espacios de participación ciudadana antes mencionados, el Invías cuenta con un espacio denominado “Chats Ciudadanos” donde las entidades, servidores y ciudadanos pueden conocer e interactuar con los principales actores de los proyectos que se estén desarrollando o sean de mayor interés. Durante los primeros 100 días de gobierno se desarrollaron los siguientes chats:



Chat La Estrella Silvia Totoró  
Chat Ciudadano - Proyecto Mayapo-Manaure  
Chat Ciudadano - Proyecto TCC Molinos



A través de estos chats, la ciudadanía ha tenido la posibilidad de resolver inquietudes y manifestar sus observaciones sobre los proyectos de su interés.

## AVANCES Y RESULTADOS DE LA GESTIÓN

### Balance inicial

Para estructurar el plan de acción del cuatrienio, un punto necesario de partida fué el estado de la entidad, para lo cual luego de la evaluación integral pertinente, se encontró una entidad organizada con procesos por mejorar como la modernización institucional, procesos claros y ágiles.

Por otra parte, con programas de obras en curso, los que por falta de financiación no cumplirán la meta física, ya que de los 900km comprometidos se alcanzaran 600km; adicionalmente de los 7,923km pavimentados de las red carreteras a cargo sólo el 41% de se encuentra en buen estado.

CONCEPTO/GASTO	APROPIACIÓN
Funcionamiento	192.814
Inversión	2.222.527
Servicio a la Deuda	6.970
Total	2.422.31,50

Finalmente el desafío es mayor dado que la entidad no cuenta con el presupuesto necesario para cumplir con su misionalidad. Así las cosas a continuación se presentan los principales aspectos encontrados.

Ejecución presupuestal Con corte al 7 de agosto de 2018, el Invías contaba con un presupuesto de \$2.4 billones discriminados de la siguiente manera:

(Cifras en millones de pesos)

Este presupuesto presentaba a la citada fecha la siguiente ejecución:

VIGENCIA 2018			
PRESUPUESTO TOTAL	COMPROMISOS %	OBLIGACIONES	%
\$ 2,42 Billones	Agosto 7/18	Agosto 7/18	29.91%
	86.27 %	\$ 724,558	

RESERVA		
RESERVA PRESUPUESTAL 2017	EJECUTADO A AGOSTO 7/18	%
\$ 720.720	\$ 442.482	\$ 61,39%

(Cifras en millones de pesos)



### Presupuesto Vigencia 2019:

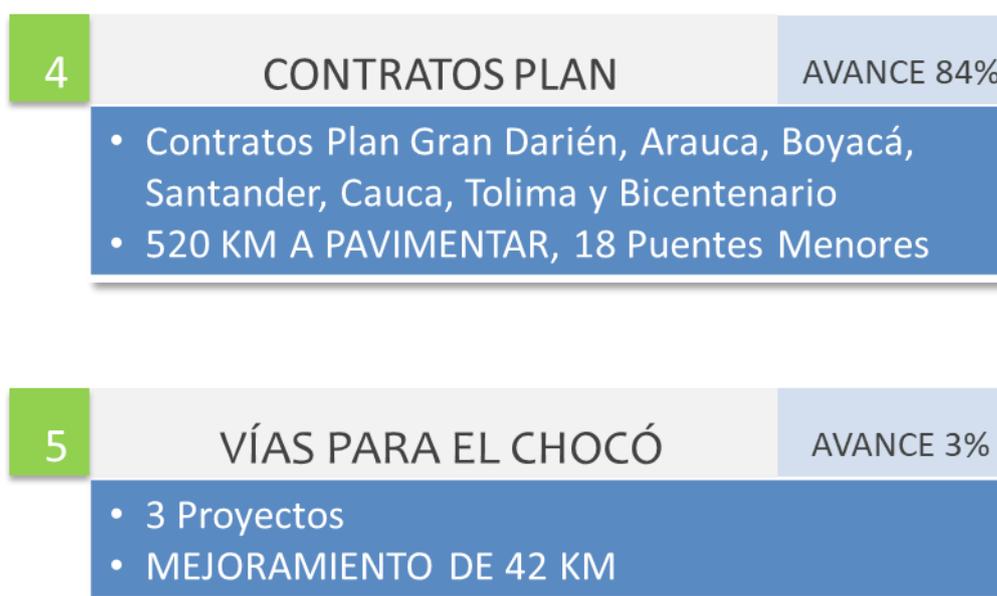
El proyecto de presupuesto presentado para el año 2019 ascendía a \$2,4 Billones.

## Metas físicas encontradas

INDICADORES SISMEG		
INDICADOR	AVANCE	ACUMULADO
	Enero- Julio 2018	
Kilómetros de calzadas construidas no concesionadas	8.27	209,72
Kilómetros de placa huella construida	5.37	1,654
Nuevos kilómetros de vías con rehabilitación y mantenimiento	92.04	983.79
Kilómetros de vías nacionales con pavimento	32.06	7.963
Kilómetros de vías secundarias con pavimento	35.85	756
Intervenciones de mantenimiento y profundización en canales de acceso	2	18.5

Estado general de los principales programas y proyectos al 7 de agosto de 2018.

1	<b>GRANDES PROYECTOS</b>	AVANCE 84%
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>CRUCE CORDILLERA CENTRAL</b></li> <li>• PUENTE PUMAREJO</li> <li>• ESPRIELLA RÍO MATAJE</li> <li>• VARIANTE SAN FRANCISCO – MOCOA</li> <li>• PUENTE HONDA</li> <li>• TERCER CARRIL ANAPOIMA – MOSQUERA</li> <li>• SEGUNDA CALZADA ARMENIA – AEROPUERTO</li> <li>• SEGUNDA CALZADA CARTAGENA – BARRANQUILLA</li> <li>• BUGA- BUENAVENTURA</li> </ul>		
2	<b>VÍAS PARA LA EQUIDAD</b>	AVANCE 56%
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 59 PROYECTOS: 32 Red Nacional - 27 Red Secundaria</li> <li>• 858KM - <b>620 KM A INTERVENIR</b></li> </ul>		
3	<b>RUTAL DEL SOL</b>	AVANCE 0%
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5 Contratos</li> <li>• 50 km Terminación Segunda Calzada</li> </ul>		



## Estado tramites sociales, prediales y ambientales

En cuanto al tema ambiental se ha gestionado la obtención de Licencias Ambientales, permisos, consultas previas y demás trámites requeridos para la ejecución de los proyectos.

## Sistema de Gestión

Desde el año 2017 el Invías ha venido adelantando la implementación del Modelo Integrado de Planeación Gestión – MIPG, destacándose la revisión de la Plataforma Estratégica y el diagnóstico de capacidades y del entorno, revisión de los lineamientos en materia de administración de riesgos y revisión del Modelo de Operación por Procesos, asegurando el desarrollo de las 7 dimensiones y 17 políticas establecidas en el Modelo.

## El futuro ya comenzó “100 días de gestión”

### Ejecución presupuestal

VIGENCIA 2018		
PRESUPUESTO TOTAL	COMPROMISOS% Nov 22/18	OBLIGACIONES Nov 22/18
<b>\$ 2,42 Billones</b>	95,15 %	<b>\$ 1,21 Billones</b>
	\$2,37 Billones	<b>49,75%</b>



En 3 meses Incrementamos 20 puntos pasando de un 29,9% recibido al 49,75% acumulado en obligaciones.

El reto continua teniendo en cuenta las dificultades por resolver en los proyectos y la programación por cumplir encontrada.

### RESERVA

RESERVA PRESUPUESTAL 2017	EJECUTADO A Nov 22/18	%
\$ 720.720	\$562,956	\$ 78,11



Logramos ejecutar más de \$278,238 millones disminuyendo la reserva al 21,8%.

Con las restricciones existentes, trabajamos sin descanso para llegar a ejecutarla.

## Presupuesto Vigencia 2019

Del proyecto de presupuesto para el año 2019, que ascendía a \$2,4 Billones, prácticamente inflexible, con recursos comprometidos en programas y contratos en ejecución, en los que varios requerían financiación.

Aseguramos la asignación de \$1,034 Billones adicionales para cumplir las necesidades de financiación, atender la Red Terciaria del País y promover el desarrollo fluvial.

Se destaca que se aseguró la financiación para concluir proyectos especiales como el Cruce de la Cordillera Central, el Nuevo Puente Pumarejo, Espriella Rio Mataje y el nuevo Puente de Honda encontrados en ejecución; para ello aseguramos los \$845.000 millones requeridos para estas obras, garantizando en el 2019 recursos por \$600.000 millones y en el 2020 con vigencias futuras en trámite.

## Marco de Gastos de Mediano Plazo

La Entidad para los años 2020, 2021 y 2022 cuenta recursos de la nación mínimos e insuficientes del orden de los \$0,3 billones para cada año. Por esta razón:

- Avanzamos en la viabilidad de una estrategia de liberación del espacio fiscal
- Actualmente trabajamos para viabilizar nuevas fuentes de financiación.

Metas físicas ejecutadas. Para el periodo agosto – noviembre de 2018, se han ejecutado más de 145km en las diferentes actividades de intervención a la red vial, según se presenta a continuación:

INDICADORES SISMEG		
INDICADOR	AVANCE	ACUMULADO
	Agosto- Nov 2018	
Kilómetros de calzadas construidas no concesionadas	4.34	214.06
Kilómetros de placa huella construida	25,85	1,678
Nuevos kilómetros de vías con rehabilitación y mantenimiento	48.57	1032.36
Kilómetros de vías primarias con pavimento	42,17	8.005
Kilómetros de vías secundarias con pavimento	25	781
Intervenciones de mantenimiento y profundización a canales de acceso	0.5	19

## Estado general de los principales programas y proyectos

1	<b>GRANDES PROYECTOS</b>	AVANCE 86%
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>CRUCE CORDILLERA CENTRAL</b></li> <li>• PUENTE PUMAREJO</li> <li>• ESPRIELLA RÍO MATAJE</li> <li>• VARIANTE SAN FRANCISCO – MOCOA</li> <li>• PUENTE HONDA</li> <li>• TERCER CARRIL ANAPOIMA – MOSQUERA</li> <li>• SEGUNDA CALZADA ARMENIA – AEROPUERTO</li> <li>• SEGUNDA CALZADA CARTAGENA – BARRANQUILLA</li> <li>• BUGA- BUENAVENTURA</li> </ul>		
2	<b>VÍAS PARA LA EQUIDAD</b>	AVANCE 62%
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 59 PROYECTOS: 32 Red Nacional - 27 Red Secundaria</li> <li>• 858KM - <b>620 KM A INTERVENIR</b></li> </ul>		

3	<b>RUTAL DEL SOL</b>	AVANCE 1%
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5 Contratos</li> <li>• 50 km Terminación Segunda Calzada</li> <li><b>* Con intervenciones de mantenimiento se mejoró la condición de transitabilidad de 424 km.</b></li> </ul>		

4	<b>CONTRATOS PLAN</b>	AVANCE 97,34%
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contratos Plan Gran Darién, Arauca, Boyacá, Santander, Cauca, Tolima y Bicentenario</li> <li>• 520 KM A PAVIMENTAR, 18 Puentes Menores</li> </ul>		

5	<b>VÍAS PARA EL CHOCÓ</b>	AVANCE 5%
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 Proyectos</li> <li>• MEJORAMIENTO DE 42 KM</li> </ul>		

### Acciones relevantes de los principales programas y proyectos

#### Proyecto de “Construcción de las obras de infraestructura vial para la solución integral del paso sobre el Rio Magdalena en Barranquilla” Puente Pumarejo

- Se gestionó el pago del predio de la Gobernación por valor de \$4.795.114.560, el cual es necesario para la ejecución del proyecto.
- Se realizaron las gestiones necesarias para asegurar recursos para culminar el proyecto por valor de \$130.000 millones.
- Se realizó el Trámite de solicitud de Vigencias Futuras para 2019, y con ello asegurar los recursos para la terminación de este Proyecto.
- El 25 de octubre de 2018 se logró la inclusión del proyecto en las mesas de trabajo PINES Nacional.
- Se realizó mesa de trabajo con la ANLA con el fin de dar celeridad a la aprobación del Plan de Compensación por pérdida de biodiversidad del proyecto, compromiso de la ANLA de entregar el auto para el 08 de noviembre de 2018.
- Se obtuvo por parte del Distrito de Barranquilla el permiso de intervención del sector del K0+000, se encuentra pendiente la entrega física.
- Se desarrolló una estrategia que permite facturar la totalidad de la reserva de 2017.



**COSTO TOTAL ESTIMADO \$ 780,000 Millones**

## Proyecto Cruce Cordillera Central

Esta es la obra de infraestructura vial más importante que se construye en Colombia. Unirá la capital y el interior del país, con el puerto de Buenaventura, conectando Cajamarca y Calarcá entre los departamentos de Tolima y Quindío, acercando los paisajes cafeteros, declarados patrimonio cultural de la humanidad y toda su riqueza ecológica, con los turistas del mundo.

El Cruce de la Cordillera Central, de 30 kilómetros, integra la construcción de 25 túneles, 31 puentes, 18 kilómetros de segunda calzada y 3 intercambiadores viales.

En 2016 se terminó el contrato de construcción del proyecto con incumplimiento. En 2017 se reactiva el proyecto con un nuevo contratista, quien a través de la firma INGETEC, como consultor especializado, efectuó los estudios de patología de las obras ejecutadas por el contratista anterior.

Estos estudios determinaron que el proyecto NO se terminaría en 2018, y los recursos no eran suficientes, debido a que se evidenciaron fallas técnicas, obras inconclusas, deficiencias en procesos constructivos y el no cumplimiento de normas técnicas. Esto lleva a la necesidad de construir obras adicionales, reparar, repotenciar y reconstruir algunas de las obras realizadas. Ante el panorama encontrado, con estudios y diseños definitivos, este gobierno implementó una gerencia especializada para el proyecto, determinó la estrategia de culminación de las obras y aseguró los recursos adicionales requeridos para terminarlo.

La inversión total adicional para garantizar la puesta en funcionamiento del Proyecto Cruce de la Cordillera Central a finales del año 2020 es de \$620.000 Millones de pesos.

Concluir este proyecto es un compromiso del actual gobierno. Estamos trabajando y dando resultados, para resolver los retos y dificultades encontradas.

El proyecto “Cruce de la Cordillera Central” significa competitividad, con equidad, legalidad y emprendimiento.



**COSTO TOTAL ESTIMADO \$ 2,85 Billones**

## Proyecto Mejoramiento y Construcción, Gestión Social, Predial y Ambiental del Proyecto: Espriella – Río Mataje en el Departamento de Nariño

- Se realizaron trámites ante la secretaría Técnica del OCAD-PAZ, razón por la que en septiembre de 2018, se recibió el certificado de cumplimiento de requisitos previos al inicio de la ejecución del proyecto BPIN No. 20171301010032 “Construcción del tramo vial Espriella - Río Mataje entre el PR 18+000 y el puente internacional Mataje, en el municipio de Tumaco, Departamento de Nariño”.
- Se realizan los trámites administrativos y financieros para los recursos adicionales con presupuesto nación del año 2019, con el propósito de garantizar los recursos para terminar el puente y viaducto sobre el río mira y realizar
- la intervención del Sector K5+750 a K9+440.
- Se incluyó el Proyecto en las mesas Pines internas del Instituto, donde se han revisado diferentes problemáticas presentadas en su ejecución, como lo son: adquisición de mejoras en territorio colectivo, gestión ante la ANLA de trámites y permisos ambientales y sociales, entre otros), y se están trabajando las estrategias para resolverlas.



**COSTO TOTAL ESTIMADO \$ 203,000 Mill**



Cumplimos el 100% de las Metas de los primeros  
100 días “EL FUTURO YA COMENZÓ”



## Estructuración Programa de Mantenimiento y Rehabilitación

Dentro de la red vial a cargo del INVIAS, se recibieron, de acuerdo con la calificación con criterio técnico correspondiente al primer semestre de 2018, 6.845 kilómetros de red vial pavimentada del cual el 47.28% de la misma se encuentra en regular a mal estado.

Con el fin de mejorar el estado de la red vial pavimentada, en estos 100 días de gobierno se viene estructurando el Programa de Mantenimiento y Rehabilitación de la Red Vial Primaria a cargo de INVIAS. Para la estructuración de este programa se priorizaron aquellas vías con importancia estratégica de conectividad con las regiones, con mayores volúmenes de tránsito (con TPD superior a 1.000 vehículos) y con un estado de la superficie de rodadura entre regular y malo. Como resultado de esta priorización se escogieron 42 corredores viales con una longitud total de 4.177.5 kilómetros, con cobertura nacional distribuidos en 24 Departamentos: Antioquia, Arauca, Bolívar, Boyacá, Caquetá, Casanare, Cauca, Cesar, Córdoba, Cundinamarca, Guajira, Guaviare, Huila, Meta, Nariño, Norte de Santander, Putumayo, Quindío, Risaralda, San Andrés y Providencia, Santander, Sucre, Tolima y Valle del Cauca.

Actualmente nos encontramos ajustando los documentos técnicos y presupuestos finales con el fin de establecer de forma concreta las metas esperadas (total de km de la red vial a mantener y rehabilitar) y a los recursos necesarios para las vigencias 2019, 2020, 2021 y 2022.

100% COBERTURA CON MANTENIMIENTO  
2.000 km

INVERSIÓN

\$3.8 Billones



## Estructuración Programa “Corredores Viales Principales”

Desde hace más de una década el Instituto Nacional de Vías – INVIAS viene adelantando la construcción de varios corredores estratégicos para la competitividad del país desde el año 2009, a través de los programas Plan 2500, Corredores de Competitividad, Corredores para la Prosperidad

y finalmente Corredores para la Equidad. A pesar de estos grandes avances, la mayoría de estos aún no se encuentran pavimentados en su totalidad.

Que hemos hecho:

En estos primeros 100 días de Gobierno se ha identificado la necesidad de la culminación de la pavimentación de estos corredores estratégicos para el país, cuyo objetivo fundamental es la conexión e integración de las regiones, el desarrollo integral de la economía y la construcción de sistemas productivos eficientes. Para esto se viene estructurando un Programa de Terminación de pavimentación de corredores en el que se han identificado 26 corredores estratégicos. Para cada uno de ellos se han realizado una evaluación de su estado actual, la longitud de km pendientes por pavimentar, la existencia o no de estudios y diseños, la existencia en la zona de fuentes de materiales y su localización, la ubicación de posibles zonas de depósitos de material sobrante, etc., de tal forma que se permita contar con unos presupuestos reales para su construcción, así como la identificación de los posibles inconvenientes ambientales, sociales y prediales.

A continuación se muestra la localización general y listado de los proyectos que harían parte del programa de terminación de pavimentación de corredores.



## Estructuración Programa Construcción y Rehabilitación de Puentes

Dentro de la red vial a cargo de la nación existen actualmente 3.442 puentes, de los cuales 1.542 se encuentran a cargo de INVIAS. La mayoría de estos llevan varios años sin ser intervenidos, y con grandes necesidades de mantenimiento, rehabilitación y/o construcción.

Que hemos hecho:

Siendo conscientes de la importancia de este tipo de estructuras dentro de la red vial, se encuentra en estructuración el Programa de Construcción y Rehabilitación de Puentes. Para esto tuvieron en cuenta los requerimientos efectuados a través de las Direcciones Territoriales, de los informes de

inspección contenidos en el Sistema de Información de Puentes y de los requerimientos de las comunidades.

Con esta información se realizó una visita a cada uno de los puentes de la red vial por parte de ingenieros de las Direcciones Territoriales y de las Administraciones Viales, con la cual se identificaron las necesidades de cada uno. Posteriormente se realizó una distribución determinando el tipo de intervención a realizar (Construcción y/o Rehabilitación).

Con el fin de visualizar las características de los puentes y su intervención, se elaboró una ficha técnica por cada puente. (Se anexa ficha modelo).

De los 1542 puentes a cargo del INVIAS, con la estructuración del programa se prevé atender en los próximos 4 años, 426 puentes de los cuales, 98 son para construcción de estructuras nuevas y 328 para rehabilitar; para un valor total aproximado de \$ 972.000 millones de pesos, discriminados así:

Construcción: \$ 844.500 millones

Rehabilitación: \$ 127.500 millones

**REHABILITACION DE PUENTES**  
**PUENTE LA CORDIALIDAD**  
D.T. ATLÁNTICO




INFORMACION GENERAL	
<b>CARRETERA</b>	Cartagena - Sabanalarga - Barranquilla
<b>LOCALIZACIÓN (PR)</b>	117+0368
<b>ESTRUCTURACIÓN LONGITUDINAL</b>	Simplemente Apoyado
<b>MATERIAL SUPERESTRUCTURA</b>	Concreto Reforzado
<b>LONGITUD (M)</b>	42,60
<b>OBRAS PROYECTADAS</b>	Ampliación por ancho de calzada insuficiente, requiere reparación de juntas, presenta impacto en vigas de acceso, requiere pórticos metálicos de acceso, para control de altura y protección de la estructura.
<b>PRESUPUESTO ESTIMADO (Millones de pesos)</b>	\$ 3.000

## Estructuración Programa Colombia Rural

Para construir un país con legalidad, equidad y emprendimiento, desde el Invias estamos dejando atrás la vías terciarias para convertirlas en las primordiales, en la bandera del desarrollo rural y regional, con miras al fortalecimiento de la intercomunicación, la productividad y la calidad de vida de nuestros campesinos y campesinas. Por eso, en una inversión histórica, por primera vez se contará con \$500.000 millones para su mejoramiento y mantenimiento. Serán la puerta abierta para una Colombia Rural conectada, eficiente y equitativa.

Es un programa de vías en el que trabajaremos con juntas de acción comunal, ingenieros militares, bancos de maquinarias, recursos de Regalías y cooperación internacional.



El principal objetivo para lograr el éxito del programa tenemos los siguientes:

- Priorizar corredores viales que mejoren la productividad del campo en las regiones.
- Ejecutar obras en la infraestructura vial rural con tecnologías alternativas.
- Apoyar a los Entes Territoriales en la gestión de la red vial rural a su cargo.
- Vincular a las organizaciones locales y a los batallones de Ingenieros Militares en las actividades de gestión vial de manera que las comunidades campesinas se apersonen del cuidado y mantenimiento de las vías rurales.
- Optimizar los recursos disponibles que permitan lograr un mayor alcance en las intervenciones.

En estos primeros 100 días de Gobierno el instituto junto con el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Transporte se ha unido para la estructuración del programa “Colombia Rural” con el cual se pretende involucrar a las organizaciones locales, a los batallones de Ingenieros Militares, las comunidades campesinas para que se apropien del cuidado y mantenimiento de las vías rurales por las cuales transportan y transitan a diario personas, productos y mercancías productos de su región.

Con este programa se tiene la meta de intervenir aproximadamente 50.000 kilómetros de mantenimiento y mejoramiento de vías rurales a lo largo del país.

Lo anterior basado en los siguientes ejes estratégicos:

- Vías de integración regional que impulsen el desarrollo socioeconómico.
- Uso de tecnologías alternativas
- Transferencia de capacidad operativa a los municipios
- Esquemas de participación comunitaria con el apoyo de los batallones de Ingenieros Militares
- Esquemas de ejecución eficientes

Este esquema de ejecución se representa en la siguiente gráfica:



### BASES DEL PROGRAMA

¿CÓMO?	¿CON QUIÉN?	ALCANCE
MANTENIMIENTO PERIÓDICO CON MAQUINARIA (Corredores Transitables)	Batallones de Ingenieros Militares Entes territoriales con maquinaria Entes territoriales sin maquinaria Gremios y privados	Perfilado Descoles Remoción de derrumbes Cuneteo
MANTENIMIENTO RUTINARIO CON MANO DE OBRA (Emprendedores Rurales)	Juntas de acción comunal rural Asociaciones Comunales Cabildos Organizaciones Indígenas	Rocería Bacheo Manual Remoción de derrumbes Limpieza de Obras de Arte
MEJORAMIENTO DE CORREDORES PRODUCTIVOS CON MAQUINARIA Y MANO DE OBRA (Corredores Duraderos)	Entes territoriales Comunidades: Mingas y Convites	Alcantarillas Cunetas Placa Huella y box Couvert Gaviones Estabilizaciones con nuevas tecnologías
<b>META: 50.000 km intervenidos</b>	<b>TOTAL</b>	<b>\$ 500 mil millones</b>



Todos los entes territoriales pueden postular sus proyectos a este programa

### Estructuración Programa Colombia Fluvial.

Colombia cuenta con una amplia red Fluvial navegable de 20.804 Km, dividida en cuatro (4) cuencas siendo estas Amazonas, Orinoco, Atrato y Magdalena. El gobierno nacional ha venido invirtiendo en la red Fluvial de manera paulatina sobre todo en los lugares más apartados de Colombia, donde

la vía fluvial es el único medio de transporte para satisfacer necesidades básicas como educación, salud y comercio de mercancías, por lo que actualmente, la SMF cuenta con 113 Muelles a su cargo.

Tabla 1. DIAGNÓSTICO RED FLUVIAL ACTUAL

ÁREA	FUENTE	VIGENCIAS			
		2015	2016	2017	2018
Fluvial	Nación	6.250	2.752	2.300	-
	Propios	5.500	7.248	4.567	6.900
Total		11.750	10.000	6.867	6.900



**PROBLEMÁTICA:**  
27.600 km sin atender/  
113 muelles en mal estado

El reflejo de lo anterior, se evidencia que para el año 2018 fueron destinados \$6.900 M para la atención de la totalidad de la red Fluvial de Colombia exceptuando el río Magdalena.

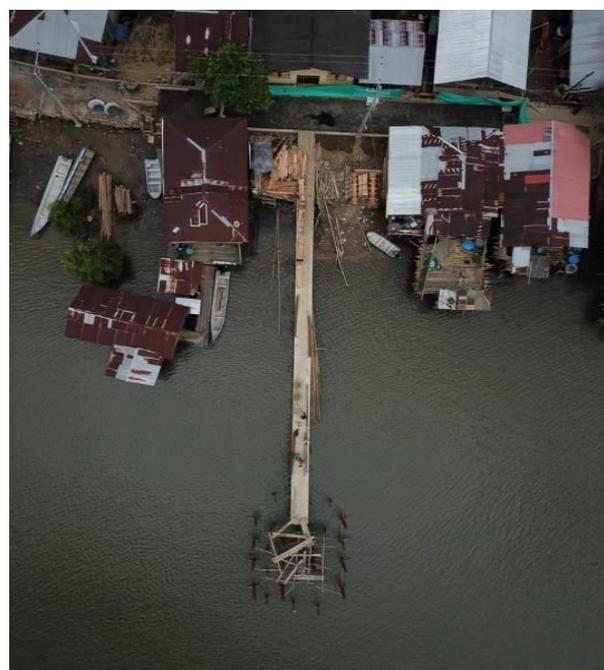
El punto de partida del PROGRAMA FLUVIAL es el Plan Maestro Fluvial [PMF] desarrollado en el año 2015.

A través del Programa Fluvial 2018-2022, el Gobierno Nacional pretende desarrollar la primera fase de la implementación del PMF con un presupuesto de 500.000 M en el cual se pretende desarrollar 79 proyectos dentro de los cuales se incluye la construcción, mantenimiento y mejoramiento de más de 50 muelles, 4600 ml de obras de protección, 100 Km de dragados, 40 Km de conexiones Terrestres y 150 Km de adecuación de esteros.

Con el fin de construir una Colombia más equitativa, igualitaria y productiva, en el desarrollo del Plan de Acción Fluvial 2018-2022, tiene dos focos principales:

**Competitividad:** Dentro de este componente se pretende priorizar aquellos proyectos que hacen parte de los corredores que, por su importancia de desarrollo a nivel nacional, generan complementariedad con otros modos de transporte, con el fin de formar o generar una malla de conexiones viales para el transporte de pasajeros y carga.

**Integración Regional:** Este eje del programa plantea favorecer y priorizar a todas aquellas regiones apartadas del país, donde el modo fluvial es la única vía de comunicación para satisfacer sus





necesidades básicas insatisfechas, para acceder a centros hospitalarios, centros educativos, centros de consumo, así como para el transporte de sus mercancías y productos.



CUENCA	M
PACIFICO	\$ 140.754
Atrato - San Juan	\$ 100.000
Acuapista	\$ 40.754
AMAZONÍA	\$ 205.839
Río Putumayo - Río Amazonas	\$ 205.8390
ORINOQUIA	\$ 153.407
Río Meta – Río Orinoco	\$ 102.032
Río Guaviare entre San José y Puerto Inírida	\$ 42.725
Río Vaupés entre Calamar y Mitú	\$ 8.650
<b>VALOR TOTAL</b>	<b>\$ 500.000</b>

- INTEGRACIÓN REGIONAL
- COMPETITIVIDAD

Ilustración 1. INVERSIONES PLAN COLOMBIA FLUVIAL



**META: 6.000 km INTERVENIDOS – MÁS DE 50 MUELLES**

**TODOS LOS ENTES TERRITORIALES PUENDEN POSTULAR SUS PROYECTOS A ESTE PROGRAMA**

Alternativa de Profundización Canal de Acceso Puerto Buenaventura

La importancia que representa el PUERTO DE BUENAVENTURA para la economía del país, se relacionan con los volúmenes que se movilizan, alrededor del 53%<sup>9</sup> de la carga de importación y exportación, con la ubicación geográfica sobre el Océano Pacífico que permite la comunicación con las naciones de la Cuenca del Pacífico y con su cercanía al Canal de Panamá que facilita el acceso a los mercados del Atlántico.

Sin embargo, el puerto presenta limitaciones y deficiencias de profundidad que significan una situación crítica en el acceso al terminal marítimo, lo que obliga a las empresas navieras a subutilizar la capacidad de transporte, condicionando las maniobras de zarpe y arribo a las mareas y perjudicando el comercio exterior del país.



**PUERTO DE BUENAVENTURA**

El primer paso para lograr la profundización fue contratar en el año 2015, con la firma Consorcio Dragado Buenaventura 2015, los estudios: “Estudio y diseño del dragado de profundización del canal de acceso al puerto de Buenaventura.”

El resumen de alternativas de profundización del canal de acceso del puerto de Buenaventura y costos definidos por los estudios de profundización es el siguiente:

Etapa 1. Profundización para buques Panamax plus, Bahía interna a 16.5 m y 17.0 m y Bahía externa a 17.6 m: Valor interviniendo sólo canal US\$ 343.2 millones, incluyendo obras complementarias (bahías de sobrepaso a 16.5 m y 4 zonas de fondeo a 12 m) US\$ 424.6 millones. Mantenimiento anual US\$ 18.8 millones incluye movilización, zonas de fondeo y bahía de sobrepaso.

Etapa 2. Profundización buques New Panamax, Bahía interna a 17.2 y 17.7 m y bahía externa a 18.7 m. Valores adicionales a etapa 2, interviniendo sólo canal +US\$ 158.8 millones, incluyendo obras complementarias (bahías de sobrepaso a 17.7 m) +US\$ 212 millones. Mantenimiento anual US\$ 19.8 millones, incluye movilización de la draga, zonas de fondeo y bahía de sobrepaso.

PROPUESTA INTERMEDIA DEL ESTUDIO: Por los altos costos de inversión, junto con los usuarios del puerto se ha definido una meta intermedia que le permitiría al puerto operar con el juego de la variación de mareas, que es un canal a 15 m de profundización.

Los costos de esta profundización se estiman en US\$ 171 millones para intervenir un volumen total de 13.707.000 m<sup>3</sup>. Los costos de mantenimiento anuales se estiman en US\$ 13,8 millones

Con el fin de continuar con la estructuración y viabilidad de la alternativa para adelantar la profundización, fueron evaluadas seis alternativas, de las cuales a la fecha se encontró prefactibilidad con la profundización del canal a 15 m, con una combinación de las siguientes formulas, que se resumen en:

- Adelanto de contraprestaciones portuarias, de las Sociedades Portuarias de Buenaventura.
- Aporte de los privados del plan de inversiones de las Sociedades Portuarias de Buenaventura, y por los beneficios adicionales que traería la profundización a las Sociedades Portuarias, al posicionar a Buenaventura como un puerto Hub.
- Ejecución de obras por el mecanismo de obras por impuestos (OXI).

<sup>9</sup> Estudios y diseños del dragado de profundización del canal de Acceso al Puerto de Buenaventura - CONSORCIO DRAGADO BUENAVENTURA 2015

- Aportes de la Nación.

## Avances en la gestión de los primeros 100 días

- Implementamos la Gerencia de proyectos estratégicos dentro del Instituto para el control y seguimiento exclusivo y especializado a la ejecución contractual.
- Para los 59 proyectos con desfases en metas y cronogramas previstos, implementamos planes de contingencia y garantizamos los recursos para el acompañamiento de la interventoría que permita la finalización de estos contratos con la debida supervisión.
- Para el desarrollo regional, por medio de la subdirección de Red Terciaria y férrea del INVIAS, actualmente adelanta actividades de Gestión y supervisión los siguientes proyectos y programas: Contrato Bicentenario, Proyectos OCAD – PAZ, Convenio Federación de Cafeteros, Proyectos Obras por Impuestos, -Proyectos financiados con recursos de la enajenación de Isagen y Convenio INVIAS – Agencia de Renovación del Territorio
- Se reactivó el proyecto Variante San Francisco con el fin de estructurar un plan de acción para la definición técnica y financiera para la terminación de las obras, que para los 27km faltantes se estima en \$1,8billones; para ello con el fin de adelantar las gestiones viables con cargo a las disponibilidades del Instituto, para obtener la viabilidad ambiental, se ha avanzado en:
  - Gestión de cuatro (4) meses para atención de la información adicional requerida mediante Auto 244 de 05 de junio de 2018 por la Dirección de Bosques, Biodiversidad y Servicios Ecosistémicos.
  - Reiteración ante Dirección de Bosques, Biodiversidad y Servicios Ecosistémicos sobre el pronunciamiento del trámite de Sustracción Definitiva y Temporal de un área de la Reserva Forestal Protectora de la Cuenca Alta del Río Mocoa.
  - Adicionalmente, para la vigencia 2019 se cuenta con el siguiente cronograma de actividades:
    - MARZO de 2019: Entrega de documentación adicional ante bosques para sustracción y levantamiento de veda
    - ENERO-AGOSTO 2019: Proceso de consulta y socialización con comunidades
    - JUNIO 2019: Concepto favorable de sustracción de reserva y levantamiento de veda
    - AGOSTO 2019: Radicación de documentos finales para licencia
    - DICIEMBRE 2019: Obtención de licencia ambiental
- Teniendo en cuenta que el Instituto no cuenta con normatividad actualizada en reglamentos técnicos de infraestructura de transporte en todos los modos, y no se tiene marco para la implementación de nuevas tecnologías que permitan la modernización de nuestra infraestructura, se adelantó la “Primera Rueda de la Innovación y sostenibilidad” con más de 100 participantes. En este espacio se conoció a través de una corta exposición investigaciones, nuevos materiales y tecnologías que permitirán innovar la Infraestructura de transporte.



- Se desarrolló el proyecto Fase II - Avanzada, consistente en adelantar estudios de factibilidad que contengan una solución ingenieril, técnica, ambiental y social, dando solución a necesidades que se presentan en la infraestructura vial, determinando costos aproximados, minimizando el riesgo del proyecto y estableciendo la correspondiente licencia ambiental. De esta manera, el INVIAS busca optimizar sus recursos invirtiéndolos en proyectos que tengan un horizonte real de contratación para su construcción.

## APORTES A LA CONSTRUCCIÓN DE PAZ

En cuanto a los aportes para la construcción de paz, conforme al acuerdo final para la terminación del conflicto y la construcción de una paz estable y duradera, el Invías ha trabajado en los siguientes temas:

*Participación comunitaria en mantenimiento de las obras:* En los últimos 100 días se ha contado con contratos de mantenimiento rutinario y administración vial para atender las necesidades de conservación de las vías a cargo del Instituto Nacional de Vías, a fin de garantizar transitabilidad y seguridad de los usuarios sobre la red vial.

*Mantenimiento Rutinario:* Es el conjunto de actividades en vías pavimentadas y/o no pavimentadas con el fin de mantener las condiciones óptimas la transitabilidad en la vía, garantizando la atención permanente y adecuada de todas y cada una de las labores de la conservación rutinaria de la red vial nacional. Se cuenta con 286 contratos que culminan a finales del presente año y generan 3.220 empleos directos.

*Administración vial:* Se realiza administración permanente, durante un tiempo determinado, de un sector o sectores de carretera, que se ejecuta mediante acciones tendientes a lograr el mejoramiento y una efectiva y oportuna conservación de la red vial nacional. Se cuenta con 31 contratos vigentes que generan empleo a personal profesional y no profesional en cada región.

**Mecanismos de veeduría de los proyectos: Durante este periodo se han realizado las siguientes acciones:**

PROYECTO	ACCIÓN	ESTADO
Terminación Túnel de la Línea Contrato de Obra 806-2017 Dpto. Quindío y Tolima.	Se efectuó Mesa Socio-ambiental Veeduría especializada del Tolima en el mes de Septiembre con objeto de conocer el estado actual desde el componente Social y Ambiental.	En Ejecución



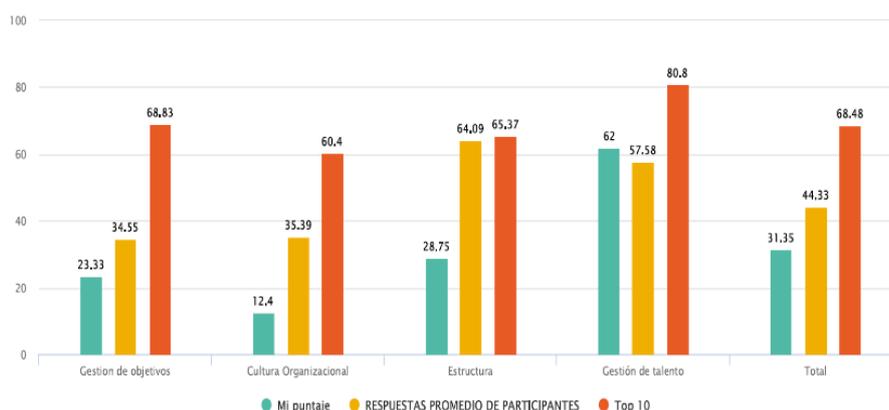
Construcción del nuevo Puente Pumarejo Contrato de Obra 0642-2015 Dpto. Atlántico y Magdalena.	Reunión con la veeduría con presencia de contraloría, defensoría del pueblo, Alcaldía, Gobernación e INVIAS en el mes de Agosto con el objeto de informar el estado de avance de las gestiones sociales en el marco de cumplimiento de la Licencia.	En Ejecución
Mejoramamiento Circunvalar Contrato de Obra 1529-2015 Dpto. Nariño	Se llevó a cabo reunión con la Veeduría en el mes de agosto, seguimiento a las solicitudes de la comunidad.	En Ejecución

## APORTES A LA IGUALDAD DE GÉNERO Y EMPODERAMIENTO DE LAS MUJERES

El INVÍAS comprometido con la igualdad de género, incluyó dentro de su Plan Institucional de Capacitación, un taller relacionado con “*Equidad de Género*” siendo un espacio de sensibilización para los funcionarios al interior de la entidad, alrededor de este tema.

Así mismo, Invías participó por primera vez del Ranking PAR “*Ranking de equidad de Género en las organizaciones 2018*”, realizado por Aequales firma consultora en equidad de género que en alianza con la Secretaría de la Mujer y el Colegio de Estudios Superiores en Administración –CESA- evaluaron a 209 organizaciones de Colombia en aspectos como cultura organizacional, estructura organizacional, gestión de objetivos y gestión del talento humano en términos de equidad de género.

Los resultados obtenidos fueron los siguientes:



## BALANCE DE GESTIÓN

### Talento humano

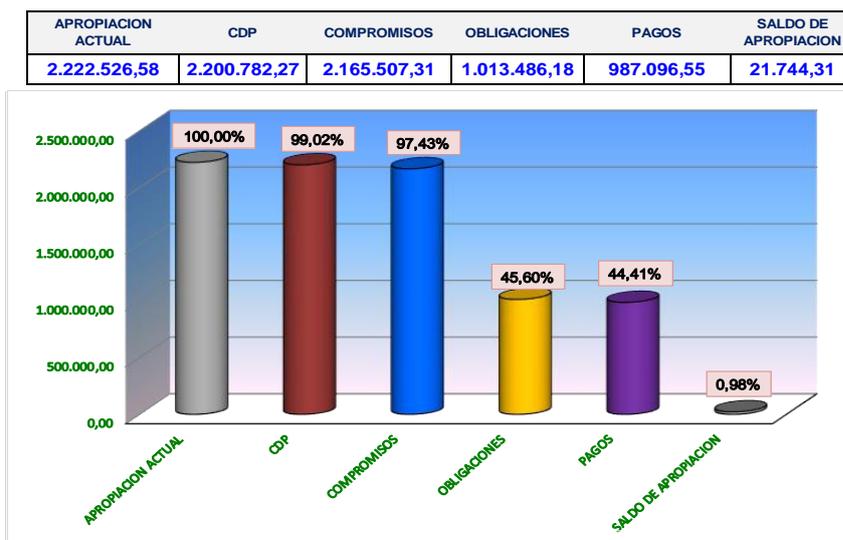


El Inviás cuenta con una planta de personal de 915 cargos, discriminados así: 40 nivel directivo, 16 asesores, 547 profesionales, 82 técnicos y 230 del nivel asistencial, de estos, 60 corresponden a libre nombramiento y remoción, 855 a carrera administrativa incluidos a estos se encuentran 115 provisionales. Además, se cuenta con el apoyo de 559 contratistas.

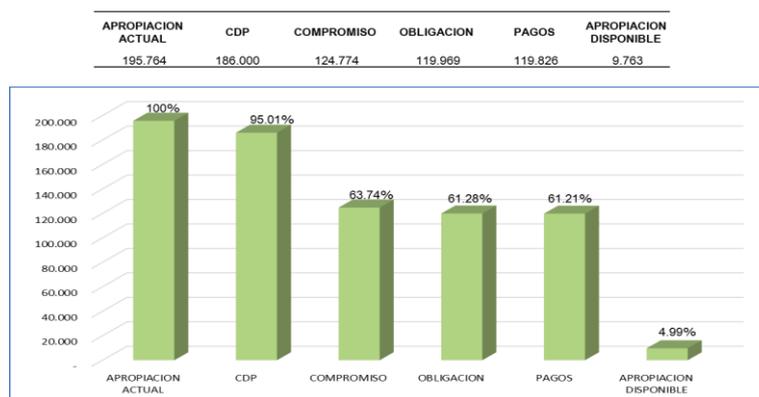
En cuanto al concurso de méritos adelantado por la convocatoria No 325 de 2015, se convocaron 312 empleos, de los cuales se han provisto 217 y aún faltan por proveer 95 empleos.

## Presupuesto

Ejecución presupuestal de gastos de inversión 2018 con corte a 9 de noviembre de 2018.



Ejecución presupuestal de gastos de funcionamiento 2018 con corte a 9 de noviembre de 2018.



## Contratación

Procesos Contractuales 100 Primeros días de Gobierno

MODALIDAD DE CONTRATACIÓN	NO DE PROCESOS CONVOCADOS	No. DE PROCESOS ADJUDICADOS	No. DE OFERENTES EN LOS PROCESOS	VALOR ADJUDICADO
LICITACIÓN PÚBLICA	11	9	90	\$358.978.172.760



CONCURSO DE MÉRITO	36	31	543	\$49.388.209.503
SELECCIÓN ABREVIADA	6	4	13	\$3.348.753.889
TOTAL PLANTA CENTRAL	53	44	646	\$411.715.136.152

## Trámites

En cumplimiento de la estrategia de Racionalización de Trámites 2018, la entidad lideró la reunión con la Agencia Nacional de Infraestructura –ANI- y el sectorialista del Departamento Administrativo de Función Pública para simplificar y unificar los requisitos de los trámites.

Se está actualizando el workflow del aplicativo INVITRAMITES para facilitar a la ciudadanía la realización en línea los 5 trámites inscritos:

1. Permiso para movilización de carga extradimensionada por las vías nacionales (permiso de carga ordinario).
2. Permiso de circulación para carga extrapesada y/o extradimensionada (permiso de carga especial).
3. Concepto técnico de ubicación de estaciones de servicios.
4. Permiso de cierre de vías por eventos deportivos y/o culturales.
5. Permiso de uso de zona de vía

La puesta en marcha de INVITRAMITES está sujeta a los resultados de las mesas de trabajo, revisión de requisitos oponibles y las pruebas técnicas correspondientes.

## Modelo Estándar de Control Interno –MECI-

Diagnóstico de los componentes de la dimensión Control Interno del Modelo Integrado de Planeación y Gestión

	Ambiente de control	Gestión de los riesgos institucionales	Actividades de Control	Información y Comunicaciones	Monitoreo o supervisión continua
Diseño adecuado y efectivo del componente	75%	70%	72%	50%	74%
Responsabilidades de la Alta dirección y Comité Institucional de Coordinación de	56%	70%	75%	62%	58%



Control Interno (línea estratégica)					
Responsabilidades gerentes públicos y líderes de proceso (primera Línea de defensa)	70%	75%	65%	68%	75%
Responsabilidades de los servidores encargados del monitoreo y evaluación de controles y gestión del riesgo (segunda línea de defensa)	65%	64%	67%	54%	72%
Responsabilidades del área de control interno (tercera línea de defensa)	65%	70%	65%	60%	67%

## Peticiones, Quejas, Reclamos y Denuncias

Se radicaron 29,692 documentos de los cuales 2,784 fueron PQRD, las cuales se pueden discriminar así:

- Interés Particular: 1,017
- Interés General: 555
- Quejas: 20
- Reclamos: 220
- Denuncias: 28
- Consultas: 37
- Petición de información y/o Copias: 907

Los temas principales de cada una de estas peticiones fueron: Solicitud de Obras, Intervención de Vías y Apoyo (523), Certificados, constancias y paz y salvo (378), Información de la red vial nacional, terciaria, marítima y/o fluvial (303), Solicitud de copias y documentos 262 y Otros (249).

El 79,35% de las solicitudes radicadas fueron respondidas oportunamente.

De las 28 Denuncias presentadas, 21 fueron atendidas en término.

Con el objetivo de disminuir los tiempos de respuesta, se han realizado:

Campañas de socialización sobre buenas prácticas para la re-asignación y/o respuesta oportuna, términos y procedimientos especiales.

El 21 de Junio de 2017 se expidió y publicó la Resolución 4592 “Por medio de la cual se reglamenta el procedimiento interno del Derecho de Petición, las Quejas, Reclamos y Denuncias – PQRD en el Instituto Nacional de Vías y se establecen otras disposiciones”.



## Gestión procesal y Disciplinaria, periodo comprendido entre el del 7 de agosto a 9 de noviembre 2018

Auto investigación disciplinaria	31
Auto de archivo definitivo	51
Auto de indagación preliminar (Procesos abiertos)	97
Auto inhibitorio	19
Auto que comisiona práctica de pruebas – Personería	8
Auto que declara prescripción	4
Pliego de cargos	1
Auto traslado alegatos	1
Resolución fallo de primera instancia	1
Auto de acumulación	5
Auto de nulidad	1
Auto que reconoce personería	1
<b>Total</b>	<b>220</b>

Actividad de impulso procesal	
Notificación por edicto	22
Notificación por estado	19



Notificación personal	16
<b>Total</b>	<b>57</b>



## I CONCLUSIONES

- Teniendo en cuenta las importantes inversiones que se vienen adelantando en proyectos estratégicos para el país, se están adelantando las gestiones conducentes para solucionar los problemas presentados en la ejecución de los proyectos y lograr su culminación, para lo cual se realizarán las acciones necesarias para la consecución de los recursos faltantes.
- Se realizarán investigaciones sobre nuevos materiales y tecnologías que permitirán innovar la Infraestructura de transporte.
- La estructuración de nuevos programas, permitirá el mejoramiento de la infraestructura vial generando mayor conectividad y la integración de las regiones.



La movilidad  
es de todos

Mintransporte

# AERONÁUTICA CIVIL

---

# 4



AERONÁUTICA CIVIL  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

## UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) es la autoridad en materia aeronáutica en todo el territorio nacional y le compete regular, certificar, vigilar y controlar a los proveedores de servicios a la aviación civil, el uso del espacio aéreo colombiano y la infraestructura dispuesta para ello.

Le corresponde también, con carácter exclusivo, prestar los servicios a la navegación aérea y operar las ayudas requeridas para que la navegación en el espacio aéreo colombiano se efectúe con seguridad. Así mismo, tiene bajo su responsabilidad la operación, explotación y provisión de servicios aeroportuarios de los aeródromos a su cargo.

Igualmente, coordinará con la aviación del Estado lo necesario para gestionar la seguridad operacional, la seguridad de la aviación civil y la soberanía nacional.

Adelantará la investigación de accidentes, incidentes graves e incidentes en la aviación civil, siendo su objeto determinar las causas y factores que contribuyeron al suceso, para lo cual tendrá acceso irrestricto a los restos de las aeronaves, al lugar de los hechos y al material probatorio, y tendrá control absoluto sobre los mismos, para implementar las acciones correctivas que impidan su repetición y mitiguen los riesgos para el desarrollo seguro de la aviación civil.

En la Aerocivil trabajamos por el desarrollo ordenado de la aviación civil, de la industria aeronáutica y la utilización segura del espacio aéreo colombiano, facilitando el transporte intermodal y contribuyendo al mejoramiento de la competitividad del país.

### Plan Estratégico Aeronáutico 2030



De igual forma, la Aeronáutica Civil, conjuntamente con todos los involucrados en el transporte aéreo, desarrollaron el Plan Estratégico Aeronáutico 2030, el cual tiene la visión de movilizar 100 millones de pasajeros y duplicar el transporte de carga, en un entorno institucional claro, competitivo, conectado, seguro y sostenible, soportado en una infraestructura renovada, una industria robustecida y un talento humano de excelencia. Así mismo, sus ejes temáticos y objetivos estratégicos relacionados a continuación se constituirán en lineamientos de política enmarcados en instrumentos de planeación sectorial como el PMTI y PNA-COL, a saber:



- I. Institucionalidad: para consolidar roles de autoridad, de prestación del servicio y de investigación de accidentes;
- II. Conectividad: para construir redes de servicios de transporte aéreo eficiente que conecte las regiones del país con los principales centros de producción y de consumo nacional y mundial;
- III. Competitividad: para desarrollar políticas públicas y estrategias que fortalezcan el factor de productividad del transporte aéreo y estimulen los servicios hacia el crecimiento de la aviación civil en Colombia;
- IV. Infraestructura y sostenibilidad ambiental: para lograr que la infraestructura, servicios aeroportuarios, de navegación aérea y la intermodalidad, cuenten con capacidad y eficiencia para atender el crecimiento de la demanda del sector en un contexto ambientalmente sostenible y procurando un aumento en la disponibilidad horaria de los aeropuertos que lo requieran;
- V. Industria aeronáutica y cadena de suministro para potenciarla como proveedor de piezas, partes y componentes aeronáuticos certificados para la región y punto focal en la producción de aeronaves livianas (ALS) y no tripuladas (UAS-RPAS), impulsando servicios de mantenimiento y reparación de aeronaves;
- VI. Seguridad operacional y de aviación civil: para posicionar al país con el mayor nivel de implementación efectiva de estándares y mejores prácticas de seguridad operacional (safety), seguridad de la aviación civil (security) y facilitación;
- VII.
- VIII. Desarrollo del talento humano: fortalecer la gestión del conocimiento para lograr el desarrollo integral y sostenible, en línea con el crecimiento de la aviación civil.

## INUESTROS GRUPOS DE INTERÉS

Teniendo en cuenta que la Aeronáutica Civil tiene las funciones de Autoridad, prestador de servicios y la de investigación de accidentes, a continuación, se describe la población atendida:

### Empresas de actividad conexas:

- Taller aeronáutico de reparaciones – TAR
- Diseño y fabricación de productos aeronáuticos
- Servicio de escala en aeropuerto – Handling
- Centro Instrucción Aeronáutico – CI

### Personal Aeronáutico

- Tripulación
- Instructor
- Técnico de mantenimiento
- Operador de estación aeronáutico

- Controlador de tránsito aéreo
- Bombero aeronáutico

## Propietarios y/o explotadores de aeródromos

- Aerocivil
- Municipio
- Gobernación
- Concesionarios
- Persona natural o jurídica

## Propietarios y/o explotadores de aeronave

- Empresas de Trabajos Aéreos Especiales:
  - Aviación Agrícola
  - Ambulancia
  - Aerofotografía
  - Acrofotogrametría
  - Geología
  - Sismografía
  - Publicidad

## Empresas de Transporte Aéreo:

- Transporte Aéreo Regular
- Público Interno
- Público Internacional
- Transporte Aéreo no Regular

## De aviación privada:

- Aviación Civil de Estado
- Aviación General
- Aviación Ejecutiva
- Aviación Deportiva
- Aeroclubes

## Partes interesadas

- Organismos Nacionales e Internacionales



- Usuarios y Ciudadanos

## Espacios de participación ciudadana

La entidad cuenta con un plan de participación ciudadana el cual puede ser consultado en la página web en el siguiente enlace: (<http://www.aerocivil.gov.co/atencion/participacion/plan-de-participacion-ciudadana>)

### Los canales de atención con los que cuenta la entidad son:

Sitio web: [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co)

Twitter: @Aerocivilcol

Facebook: aerocivil-col

Presencial: Avenida el dorado No 103 -15 Unidad de correspondencia

### PQRD - Peticiones, quejas, reclamos y denuncias

La Entidad cuenta con una clasificación para el reporte de las peticiones, quejas, reclamos y denuncias a través del siguiente enlace <http://www.aerocivil.gov.co/aerocivil-responde> el cual se encuentra categorizado por los siguientes temas:

- ✓ Aerolíneas intermediarias y otros
- ✓ Aeronáutica civil
- ✓ Instalaciones físicas de los aeropuertos

## AVANCES Y RESULTADOS DE LA GESTIÓN.

## Balance inicial



### Asuntos administrativos

Presupuesto: Ejecución del 66,8% en funcionamiento, 52,6% en inversión y 93,1% en servicio a la deuda. En reservas 2017, una obligación del 45.8%.

Planta: 2.769 cargos provistos, 485 contratistas. Se requiere trámite en DAFP para completar la planta legal de 3.071 cargos y la apropiación de recursos para estos ajustes.

### Jurídicos:

# Procesos arbitrales: 3 con pretensiones por \$130.700 M

# Procesos judiciales vigentes: 558 con pretensiones por \$ 2.737.502.154 M

# Conciliaciones: 27 con pretensiones de \$57.868 M

# cobros coactivos: 273 procesos por valor de \$59.409 M

Hallazgos de contraloría: 515 hallazgos; 48 abiertos.

### Infraestructura aeroportuaria

Obras en ejecución: 32 contratos de obra e interventoría en los aeropuertos de Leticia, Pasto, providencia, Armenia, Puerto Leguizamo, Necoclí, Vigía del Fuerte, Neiva, Bahía Cupica, Nuquí, San Andrés, Popayán, Buenavetura y ElDorado.

Contratos de concesión: 6 contratos de concesión que involucran 16 aeropuertos administrados por la ANI

Retrasos en ejecución de obras: Proyectos en los aeropuertos de Pasto, Leticia, Armenia, San Andrés, Providencia, El Dorado de Bogotá, Puerto Leguizamo, Nuquí, Buenavetura y Vigía del Fuerte, con dificultades en su ejecución de obra, conflictos legales, ambientales y sociales.



<p>Contratar construcción de obras complementarias y ampliación de pista y plataforma, mantenimiento de pista en el aeropuerto el Embrujo De La Isla De Providencia</p>	
<p>Contratar los estudios y diseños de TW, plataforma, terminal y obras de mantenimiento y la construcción de TW y ampliación de plataforma del aeropuerto el edén de armenia</p>	
<p>Ampliación de pista y los estudios, diseños y obras de plataforma, calle de rodaje, plataforma de viraje norte y adecuación de canales del Aeropuerto Caucaya De Puerto Leguizamo, Putumayo</p>	<p>Realizar los estudios y diseños para las obras de adecuación, ampliación y mejoramiento de pista, plataforma, cerramiento y canalización del Aeropuerto De Necodi- Antioquia.</p>

## Transporte y autoridad

- Trámites misionales: 72 inscritos en el SUI



- Matrículas de aeronaves: 50 matrículas en condición de inactividad mayor a tres (3) años sin depurar en el Registro Aeronáutico Nacional.
- Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional: Pendiente actualización de la política sobre el plan de implementación y manual de seguridad operacional
- Normatividad: En proceso de armonización RAC con LAR.
- Aeropuertos internacionales certificados: Pereira, Cartagena y Cali. Pendientes 15.
- Modificar y actualizar RAC 3 - Actividades Aéreas Civiles: En proceso, resaltando la racionalización de requisitos para el acceso al mercado aéreo y las modalidades del transporte aéreo.

## Aspectos Críticos Aeronáutica Civil

- Carencia de Planeación Estratégica sectorial aeronáutica.
- Rezago en la suscripción de Convenios de Cooperación Internacional, Acuerdos bilaterales, liderazgo en instancias aéreas internacionales y en la promoción de nuevos mercados internos.
- Indefinición del plan de Inversiones en la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria.
- Baja gestión en la actualización de la normatividad aeronáutica existente,
- Necesidad de regularizar y finalizar los proyectos en los aeropuertos de Pasto, Leticia, Armenia, San Andrés y Providencia y El Dorado de Bogotá.
- Insuficiente cobertura en el apoyo a las entidades territoriales, propietarias de aeródromos en las zonas alejadas y apartadas del país.
- 2.769 cargos provistos, 302 cargos vacantes, y una necesidad adicional de 598 cargos misionales para atender el crecimiento de las operaciones aéreas y la infraestructura.
- Débil gestión en la protección a los usuarios del transporte aéreo
- Incumplimiento metas PND 2014 – 2018 respecto a la certificación de aeropuertos Internacionales.
- 9 asociaciones sindicales con 2.107 afiliados, de los cuales 150 tienen fuero.

**El Futuro Ya Comenzó “100 Días De Gestión”**

## Fortalecer la Planeación Estratégica:

- Inclusión del Plan Estratégico Aeronáutico 2030, en el Plan Nacional de Desarrollo
- Se logró la autorización del cupo de vigencias futuras de veintiún (21) proyectos de inversión y dos (2) de funcionamiento.

## Promover la suscripción de Convenios de Cooperación Internacional:

Se suscribieron seis (6) acuerdos de Cooperación Técnica con Brasil, Argentina, Alta - Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo, ACI - Airports Council International, Reino Unido y Ecuador, a través de los cuales se fortalecerá la competitividad del País y se apoyarán los países mediante asistencia técnica y colaboración mutua en los diferentes programas de seguridad operacional, regulación, fortalecimiento institucional y temas relativos al medio ambiente.



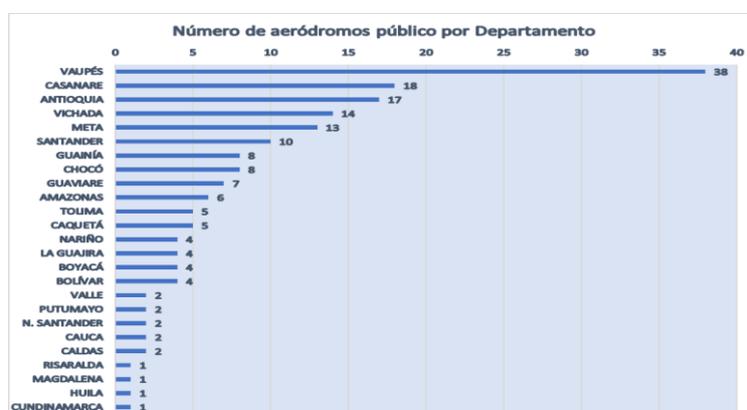
Colombia y Reino Unido firman Memorando de Entendimiento en  
Aviación Civil

## Suscribir Acuerdos bilaterales:



Colombia y Finlandia firman Memorando de Entendimiento en el sector aéreo

Se suscribieron dos (2) Acuerdos bilaterales de transporte aéreo (Finlandia y Cuba), con el propósito de mejorar la conectividad de Colombia con el mundo y se está negociando la suscripción de nuevos instrumentos bilaterales con 17 países a fin de avanzar en la implementación de la política de liberalización del transporte aéreo internacional.



## Fortalecer la política aérea nacional:

Celebración de una (1) audiencia pública para ingreso de nuevas empresas y programación de otra a finales de agosto de 2018.

- Apertura de nuevas rutas de pasajeros y carga nacional e internacional
- Se realizaron dos (2) mesas de conectividad regional aérea.

## Fortalecer la normatividad Aeronáutica:

Armonización de siete (7) Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos - LAR

## Promover la política de servicios aéreos esenciales en las regiones apartadas:

Se realizaron reuniones de acercamiento con FONADE, FINDETER y FDN se socializo el proyecto al departamento del Vaupés y se realizaron los estudios previos del documento precontractual para un convenio marco.

La Aeronáutica Civil realizó una alianza con la Superintendencia de Industria y Comercio para que los usuarios del transporte aéreo, puedan acudir a esta Superintendencia a fin de que sus inconformidades sean atendidas a través de la plataforma SIC Facilita. A través de esta plataforma las empresas aéreas resolverán en tiempos más cortos las reclamaciones de los pasajeros.

# I APORTES A LA CONSTRUCCIÓN DE PAZ

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, durante la vigencia 2018, formuló un proyecto de inversión denominado “Apoyo a las entidades territoriales para el fortalecimiento de la infraestructura de transporte aéreo a nivel Nacional”, el cual fue aprobado por el Departamento Nacional de Planeación, con el objetivo de brindar asistencia técnica para la construcción y/o operación de aeródromos de entidades territoriales y el acompañamiento en la búsqueda de fuentes de financiación, como: Fondos de Inversiones para la Paz, Regalías, Recursos privados, Recursos de los propietarios, Cooperación internacional, Recursos nación, Banca de inversión, previamente inscritos en el Banco de Proyectos - BPIN del DNP.

*Aeródromos públicos por departamento 182*

De igual forma, a través del PND 2014 – 2018, se estableció la viabilidad jurídica para otorgar subvenciones con el fin de garantizar la sostenibilidad financiera de la operación a destinos sociales. Así las cosas, el Consejo Directivo de la Aerocivil, definió el concepto de ruta social: *“Aquellas que, por cuestiones geográficas, de orden público, de infraestructura y pobreza, deban ser conectadas con los centros económicos y no llegue ningún otro operador aéreo.”*



Rutas para los servicios aéreos esenciales

De igual forma, mediante la resolución 3442 de 2018, se acogió la metodología básica de apreciación de los Servicios Aéreos Esenciales – SAE, la cual está orientada en caracterizar los municipios y los departamentos, denominado Tipologías Departamentales y Municipales, que permite evidenciar las brechas territoriales esta información, reúne y analiza 18 variables agrupadas en seis componentes que son: funcionalidad urbano-regional, dinámica económica, calidad de vida, ambiental, seguridad e institucional.

Esta herramienta permite una aproximación más integral sobre los municipios o los departamentos y una visión amplia de las características estructurantes del territorio, es integral al análisis aspectos temáticos para el diseño e implementación de políticas públicas integrales porque entiende mejor la realidad de la comunidad.

Igualmente, la Aeronáutica Civil a través del Plan Estratégico Aeronáutico 2030, en los objetivos específicos del eje temático de Conectividad, hace referencia a la necesidad de desarrollar la política para la prestación de servicios aéreos esenciales, que facilite la integración de las zonas apartadas del país, mediante una red de servicios de transporte aéreo apoyada desde el Gobierno Nacional.

## APORTES A LA IGUALDAD DE GÉNERO Y EMPODERAMIENTO DE LAS MUJERES.

La entidad diseño estrategias con el objetivo de *“Generar conciencia de la importancia de reconocer al otro y respetarlo a partir de la diferencia.”* Bajo ese sustento y apoyados por la Secretaría de la Mujer, se propuso una iniciativa alterna que sirviera como un derrotero claro para avanzar en la

interiorización de los temas sensibles que aborda la construcción de espacios de reconocimiento de las diferencias y los elementos que identifican cada ser humano.

Teniendo en cuenta lo anterior se han realizado las siguientes acciones:

Se conformó un equipo técnico para realizar un diagnóstico situacional sobre las condiciones institucionales actuales para la incorporación de la perspectiva de género en el quehacer de la Aerocivil.

Diseñar campañas electrónicas donde se muestren bajo diferentes estrategias, las formas de vulneración y tipos de violencia contra la mujer; galerías fotográficas con temáticas de sensibilización, visibilizarían y educación en temas de género; campañas sobre *“mujeres líderes de la Aerocivil”*; talleres de cuerpo; foros y conversatorios académicos con profesionales especialistas en el tema, de la Secretaría Distrital de la Mujer y el Centro Nacional de Memoria Histórica, Cine Foros con temáticas relacionadas con el tema; asesorías especializadas en la entidad con funcionarias de la Secretaría Distrital de la Mujer (Stand de asesorías) y campañas, tanto virtuales como físicas, apoyados por la misma secretaria donde se materialice el objetivo de espacios laborales libres de violencias contra la mujer basados en los siguientes derechos:

Derecho a una cultura y comunicación libre de sexismo, derecho a educación con equidad, derecho al hábitat y vivienda digna, derecho a la participación, derecho a la paz y convivencia con equidad de género;

Derecho a la salud plena; derecho al trabajo en condiciones de dignidad e igualdad y derecho a una vida libre de violencias.

Implementación del Capítulo de Mujer y Género en el marco del Acuerdo de Negociación Colectiva Nacional 2017.

## I BALANCE DE GESTIÓN

### Talento humano

Un problema encontrado en todas las áreas de la entidad fue el relacionado con la escasez de personal para cumplir con la misión de la entidad y atender de manera apropiada sus funciones.

Las diferentes áreas misionales de la Entidad: Dirección de Servicios Aeroportuarios, Secretaría de Sistemas Operacionales, Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, Grupo de investigación de accidentes, y demás áreas: Secretaría General y Talento Humano han informado sobre la necesidad de reforzar el personal en sus dependencias, para poder cumplir de manera eficiente la misión de la Entidad.

La Aerocivil cuenta con una planta legal de 3071 cargos de los cuales hay provistos 2769 y 302 cargos vacantes. De igual forma cuenta con un total de 485 contratistas.

Lo anterior se explica entre otros motivos por el crecimiento dinámico del sector que han duplicado las cifras de movimiento de pasajeros en los últimos 15 años y tasa promedio de crecimiento anual de alrededor del 10% en los últimos 10 años mientras que la planta de personal se ha mantenido estable, generando una brecha que sin duda se acentuará en la medida que se cumplan las expectativas de crecimiento de pasajeros (alrededor de 100 millones en el año 2030)

Teniendo en cuenta que la Aerocivil tenía restricciones presupuestales se gestionó y logró la aprobación y promulgación de Ley 1896 del 30 de mayo de 2018 “*Por medio de la cual se exceptúa al Ministerio*

del Trabajo, al Instituto Nacional Penitenciario y carcelario (INPEC), al Congreso de la República - Cámara de Representantes y Senado de la República, a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) y al Departamento Administrativo para la Prosperidad Social (DPS), de lo dispuesto en el artículo 92 de la Ley 617 de 2000”.



El Artículo 92. Control a gastos de personal de la Ley 617 de 2000, señala que “Durante los próximos cinco (5) años, contados a partir de la vigencia de la presente ley, el crecimiento anual de los gastos de personal de las Entidades Públicas Nacionales no podrá superar en promedio el noventa por ciento (90%) de la meta de inflación esperada para cada año, según las proyecciones del Banco de la República. A partir del sexto año, estos gastos no podrán crecer en términos reales”.

Adicionalmente se está gestionando ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público una adición presupuestal a fin de cubrir las necesidades determinadas en la parte misional y de apoyo, para proveer 302 cargos vacantes de la planta de personal de la Entidad.



## Aspectos Presupuestales.

La ejecución presupuestal al 7 de agosto se presenta a continuación:

RUBRO	APROPIACIÓN VIGENTE 2018	COMPROMISOS	% EJEC	OBLIGACIONES	% EJEC
INVERSIÓN	627.373.000.000	330.010.371.358	52,6%	74.934.829.166	11,9%
FUNCIONAMIENTO	523.394.498.795	349.686.736.522	66,8%	332.013.702.476	63,4%



RUBRO	APROPIACIÓN VIGEN TE 2018	COMPROMISOS	% EJEC	OBLIGACIONES	% EJEC
TOTAL GENERAL	1.151.913.292.156	680.763.752.880	59,1%	408.014.769.118	35,4%

Fuente Oficina Asesora de Planeación - Aerocivil

Mediante la expedición del Decreto 2236 de diciembre de 2017 “por el cual se liquida el Presupuesto General de la Nación para la vigencia fiscal de 2018, se detallan las apropiaciones y se clasifican y definen los gastos”, le fueron asignados a la Aerocivil recursos para la presente vigencia por valor de \$1.151.913 millones, de los cuales, a 7 de agosto de 2018, se encuentran comprometidos en inversión el 52.6% y en funcionamiento el 66.8%. Se encuentran obligados en inversión el 11.9% y en funcionamiento el 63.4%.

**Reservas Presupuestales 2017. Ejecución 7 de agosto de 2018**

	RESERVAS INICIAL 2017	OBLIGACIONES	% EJEC
INVERSIÓN	316.464.428.263	144.383.213.367	45,6%
FUNCIONAMIENTO	2.704.883.901	1.941.968.645	71,8%
TOTAL GENERAL	319.169.312.164	146.325.182.012	45,8%

Fuente Oficina Asesora de Planeación - Aerocivil

Como resultado de la ejecución del año 2017, se hizo necesario constituir reservas presupuestales de dicha vigencia, por valor total de \$ 319.169 millones de los cuales el 99% corresponde a inversión. Estas reservas están siendo ejecutadas en el año 2018, situación que retrasa la ejecución del presupuesto de la vigencia del presente año.

A 7 de agosto de 2018, se constituyeron obligaciones por \$114.383 millones (45.6%) en inversión y \$ 1.941 millones (71.8%) en funcionamiento.

A la fecha la ejecución presupuestal es la siguiente:

RUBRO	APROPIACION VIGEN ENTE 2018	COMPROMISOS	% EJEC	OBLIGACIONES	% EJEC
INVERSIÓN	627.373	420.083	67,0%	175.204	27,9%
FUNCIONAMIENTO	523.394	442.537	84,6%	434.382	83,0%



TOTAL GENERAL	1.151.913	863.686	75,0%	610.652	53,0%
---------------	-----------	---------	-------	---------	-------

La ejecución a 16 de noviembre de 2018, se encuentran compromisos en inversión el 67.0% y en funcionamiento el 84.6%.

RUBRO	RESERVAS INICIAL 2017	OBLIGACIONES	% EJEC
INVERSIÓN	316.464	203.019	64,2%
FUNCIONAMIENTO	2.705	2.090	77,3%
TOTAL GENERAL	319.169	205.110	64,3%

A 16 de noviembre de 2018, se constituyeron obligaciones por \$203.019 millones (64.2%) en inversión y \$ 2.090 millones (77.3%) en funcionamiento.

## Tramites

La Aeronáutica Civil tiene inscritos setenta y dos (72) trámites en el Sistema Único de Información de Tramites – SUIT y cada año realiza seguimiento de cada uno de los trámites.

Los trámites pueden ser consultados en el enlace <http://www.aerocivil.gov.co/atencion/tramites>, cada trámite cuenta con un enlace a la plataforma <https://www.nomasfilas.gov.co> y se encuentran divididos por las siguientes categorías:

- A Empresarios proveedores y contratistas
- A Empresas Aéreas
- Al Ciudadano
- A personal aeronáutico

Entre los objetivos de la entidad se encuentra el de generar conciencia de la importancia de reconocer al otro y respetarlo a partir de la diferencia y su identidad de género, por lo cual la Aerocivil se encuentra trabajando en estrategias, campañas electrónicas, talleres, foros académicos, proyecciones cinematográficas y exposiciones fotográficas.

Desde la perspectiva anterior, lo que se considera como “*vulneración o violencias contra la mujer por el hecho de ser*” hace parte de la forma como estructuralmente se ha construido el país:

Una nación patriarcal, dominante, excluyente en lo social, político y económico. Dentro de esta construcción, las mujeres han sido víctimas de un sin número de violencias, imaginarios y representaciones que giran en torno a la discriminación y exclusión. En esa medida, las actividades se consideran como pequeños pasos que pueden avanzar en romper los imaginarios sociales anquilosados en la estructura social y política y que permitan un reconocimiento pleno de los derechos de las mujeres, especialmente y en este caso, en los entornos laborales.

## CONCLUSIONES

- El transporte aéreo juega un papel determinante en el crecimiento de la economía del País, de tal manera que la mirada a futuro sobre su posicionamiento en el sector depende en parte de la implementación de políticas públicas que propicien la materialización de sus objetivos.
- El crecimiento en la demanda de pasajeros y de carga exige un desarrollo de la infraestructura acorde tanto en su expansión física como en la provisión de servicios, y el mejoramiento en la conectividad entre sí y con el resto del mundo, se convierten en elementos críticos, en un contexto nacional e internacional cada vez más competitivo.
- La aviación civil colombiana cuenta con una institucionalidad sólida, integrada y fortalecida, cumpliendo un rol estratégico y un excelente desempeño en su misión de autoridad, vigilancia técnica y económica, armonizando sus funciones como prestador de servicios y unidad de investigación de accidentes, en una única organización que está presente en el ámbito nacional e internacional.
- Lo anterior le ha permitido lograr los más altos estándares de seguridad operacional y de la aviación civil, señalados por el ente rector internacional OACI y la FAA de los EEUU, y por supuesto en el cumplimiento de lo señalado en el Libro V del Código de Comercio y demás normas nacionales.
- La conectividad per se implica una mayor integración de los mercados nacionales e internacionales tanto de carga como de pasajeros, propicia el desarrollo económico y tiene efectos considerables en el comercio, el turismo y la calidad de vida de la población, entre otros.
- Adicionalmente, este crecimiento se asocia a un aumento en el efecto ambiental y social de la aviación que pone en riesgo la sostenibilidad del sistema y plantea desafíos en los compromisos de Colombia para enfrentar el calentamiento global, basados en medidas de compensación basadas en mercados (MBM), mejoras tecnológicas operacionales y la utilización de energías alternativas, cuya utilización mitigue su impacto.
- El desarrollo de la infraestructura aeronáutica y la conectividad, deben disponer de un marco regulatorio e institucional sólido que genere confianza en el sector, que promueva la competitividad, impulse el crecimiento de la industria y afiance la gestión del conocimiento y desempeño del talento humano.
- Por otra parte, la facilitación en los aeropuertos basada en la simplificación, unificación y armonización de procesos y estandarización de procedimientos, así como el fortalecimiento de las comunicaciones y flujos de información; y la aplicación de mejores prácticas en seguridad operacional (safety) y seguridad de la aviación civil (security), en un entorno de confianza y de cultura justa en compañía del sector, serán necesarias para alcanzar las metas y objetivos propuestos en el presente Plan.

### Recomendaciones

- Aclarar la competencia de la Aerocivil y las entidades relacionadas con el sector aeronáutico, estableciendo mecanismos de coordinación interinstitucional que permitan

delimitar el alcance de las funciones de cada entidad y evitar duplicidades que afecten la aviación civil frente al órgano internacional de la OACI.

- Consolidar la actuación internacional de Colombia a través de la entidad frente a otras autoridades de aviación civil internacional y demás organismos que la vigilan para que pueda responder de manera efectiva al cumplimiento de las metas trazadas en materia turística y conectividad por parte del Gobierno Nacional.
- Reconponer y fortalecer el Consejo Directivo de Aeronáutica Civil.
- Establecer mecanismos de coordinación con otras Entidades partícipes en el Sector para articular las funciones específicas de los prestadores de servicios con las entidades territoriales y servicios conexos, en particular los servicios aéreos esenciales.
- Una investigación de accidentes autónoma e independiente que cumpla su papel en la prevención y de investigación, con un Consejo o Junta de Seguridad de la Aviación Civil renovado, conformado por expertos que actúe como ente vigilante de neutralidad imperativa de la OACI.
- Implementar el Plan Estratégico Aeronáutico 2030 como instrumento formulador de la política de transporte de la Aviación Civil en Colombia.
- Fortalecer el Plan de Navegación Aérea – PNA COL como instrumento de planificación de los servicios a la navegación aérea y servicios aeroportuarios, alineado al Plan Mundial de Navegación Aérea - GANP.
- Realizar evaluación y seguimiento detallado a los compromisos adquiridos por el Gobierno Nacional<sup>10</sup>, en los siguientes Documentos Conpes y proponer las acciones necesarias para su ejecución.
- Conpes 3163 de 10 de mayo de 2002 “Condiciones de competitividad para la industria de Transporte aéreo de pasajeros y carga”,
- Conpes 3490 del 1º de octubre de 2007 “Estrategia institucional para el desarrollo del macroproyecto Urbano-Regional del aeropuerto El Dorado de Bogotá, cuyo objetivo principal es promover el desarrollo armónico y planificado del área de influencia del Aeropuerto El Dorado a través de acciones y actuaciones público-privadas concertadas”.
- Formulación del Documento Conpes Política Nacional Logística actualmente en elaboración, que toma como base el Documento Conpes 3547 Política Nacional de Logística de octubre de 2008 en el que se establecen los primeros lineamientos nacionales en este tema.
- Fortalecer la política de descentralización de aeropuertos. En este sentido se recomienda retomar el análisis de la situación operacional y financiera de los aeropuertos que no están siendo financieramente sostenibles y proponer alternativas para optimizar su utilización, teniendo en cuenta el rol de dichos aeropuertos como eje de desarrollo de la región donde se encuentran ubicados.
- Fortalecer el Programa de Servicios Aéreos Esenciales que debe ir acompañado de apoyo y asesoramiento a las entidades Territoriales para que asuman de manera responsable las

---

<sup>10</sup> Ministerio de Transporte; Aerocivil y demás entidades competentes



inversiones en esos aeropuertos mediante las diferentes formas de financiación propuestas por el Gobierno Nacional.

- Continuar con la actualización de los Planes Maestros de los aeropuertos para ajustar las estimaciones de demanda y todo el ejercicio de análisis de capacidad y niveles de servicio, base fundamental para reformular los Planes de inversión en los aeropuertos.
- El fortalecimiento de la Autoridad y el control de la Aeronáutica Civil, se constituye en un punto fundamental pues conlleva necesariamente que Aerocivil maneje sus propios recursos. En ese sentido es necesario trazar lineamientos de política orientados a asegurar que los recursos generados por la aviación civil, se inviertan en el sector de transporte aéreo, para financiar, entre otros, el déficit de gastos de personal y gastos generales
- El tema del relevo generacional se constituye en un gran reto para el desarrollo del Talento Humano en el sector aeronáutico. Es necesario el trabajo de todos para efectivamente gestionar el conocimiento que permita lograr ese desarrollo integral y sostenible del Talento Humano en el sector. Importantísimo es trabajar sobre la base de la tríada que marca el sendero qué se debe seguir para continuar manteniendo y fortalecer la articulación entre el Estado, la Academia y la Industria.
- Este relevo generacional se debe basar en esa experticia del personal que está actualmente trabajando en el sector, que debe ser llamado a la academia para que, en un gran plan de contingencia, se generen espacios de transferencia del conocimiento y de la experticia a estas nuevas generaciones.
- El programa de la OACI, el programa de la Nueva Generación de Profesionales de la Aviación, que hace ese llamado y que plantea el tema de relevo generacional sobre la base además del fortalecimiento del bilingüismo y, ante todo, del reto que plantean las nuevas tecnologías y la automatización que están marcando hoy por hoy el sector del transporte aéreo.
- Se reitera la importancia de que ese capital que hoy se tiene en la industria, pueda llegar a la academia para generar no solamente un conocimiento desde los temas de la presencialidad en el aula de clase sino también en el entrenamiento en el puesto de trabajo bajo ese modelo dual que es el que marca la formación por competencias que son los lineamientos de la Organización de Aviación Civil Internacional en el marco de la formación inicial y las recurrencias del personal aeronáutico.



La movilidad  
es de todos

Mintransporte

# AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

# 5



Agencia  
Nacional de  
**Seguridad Vial**

## AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

La Agencia Nacional de Seguridad Vial ANSV, fue creada mediante la Ley 1702 de 2013 como una Unidad Administrativa Especial, entidad descentralizada, del orden nacional que forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio autónomo propio adscrito al Ministerio de Transporte (Artículo 1, Ley 1702 de 2013).



De igual forma la ley creó el Fondo Nacional de Seguridad Vial FNSV como una cuenta especial de la Nación – Agencia Nacional de Seguridad Vial, sin personería jurídica, ni estructura administrativa con independencia patrimonial.

Plan Nacional de Seguridad Vial PNSV. Por las anteriores razones, la Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras aprobó el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021, el cual se expidió por medio de la Resolución 2273 de 2014. En ese sentido, el Plan se convierte en una carta de

navegación que orienta y propicia medidas concertadas, indicativas e integrales en todo el territorio nacional, fomentando la formulación y aplicación de políticas y acciones a nivel regional, departamental y municipal, con el objetivo de reducir el número de víctimas fatales y no fatales a nivel nacional.

Entre los principales retos que tiene la ANSV, en el marco del Plan Nacional, son:

- El apoyo a los procesos de fortalecimiento institucional.
- La generación de acciones formativas, informativas, evaluativas y de control para la generación de una cultura vial que respete la vida.
- El desarrollo de un sistema integral de atención y rehabilitación a las víctimas por accidentes de tránsito y a sus familiares.
- La promoción y fortalecimiento de los procesos de armonización con la normativa internacional para contar con vehículos con mayor tolerancia al impacto, así como el desarrollo de investigaciones para contar con un servicio de transporte público seguro.
- El desarrollo de estudios técnicos para el diseño, la construcción, y la operación de una infraestructura que propicia la movilidad y que se incorpore en los instrumentos de planeación y gestión a nivel municipal.

No obstante, es necesario resaltar como acción en el PNSV, y como parte constitutiva de la ANSV, el diseño y la implementación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, como un equipo de investigación de accidentes, el cual permitirá tener un conocimiento seguro, rápido y confiable sobre los accidentes de alto impacto que conmocionen a la sociedad colombiana, para tener resultados sobre la causalidad de estos y poder así iniciar las medidas necesarias que prevengan, mitiguen y reduzcan accidentes viales de características similares.

Desde la vigencia del 8 de agosto al 9 de noviembre, la ANSV ha recibido desde todos los canales de atención lo siguiente:

- 63 derechos de Petición
- 15 peticiones de información
- 550 solicitudes

## Solicitudes de entes Gubernamentales:

- 3 solicitudes de Contraloría General de la República
- 6 congreso de la República
- 5 presidencia de la República

Complementariamente, la gestión de esta Agencia está orientada hacia todos los ciudadanos, grupos poblacionales y habitantes del territorio nacional en su condición de actores viales, y a las instituciones públicas y privadas usuarias de la información y gestión interinstitucional de la ANSV.

Particularmente, a partir de las estrategias que ha realizado la Dirección Técnica de Coordinación Interinstitucional, se ha podido capacitar a representantes de las autoridades locales con el fin de generar mayor impacto institucional y así poder implementar medidas de seguridad vial que impacten a la totalidad de la población. En este contexto, se capacitaron a 80 representantes del municipio de Yarumal, 60 representantes del Departamento del Atlántico, 35 representantes del Departamento del Cesar y 150 representantes del municipio de Carmen de Viboral.

Adicionalmente, por medio de la realización del plan de choque de intervenciones inmediatas entre el 4 de octubre y el 14 de noviembre, se ha podido generar un acercamiento con 14 municipios, para iniciar acciones que mitiguen el riesgo de siniestros viales. Estos son:

MUNICIPIOS	POBLACIÓN
Bucaramanga	528.683
Valledupar	483.250
Palmira	310.608
Jamundí	127.193
Soacha	544.997
Floridablanca	267.170
Montería	460.223
Fusagasugá	142.426
Aguachica	95.782
Bello	482.255
Granada	9.881
Villavicencio	516.802
Medellín	2.529.403
Sincelejo	286.716
<b>TOTAL</b>	<b>6.785.389</b>

Fuente: DANE proyecciones 2005-2020

## Espacios de participación ciudadana



La ANSV en cumplimiento de la Constitución y la Ley, dispone de los siguientes espacios de participación ciudadana:

- Página Web [www.ansv.gov.co](http://www.ansv.gov.co) y link de PQRSD.
- Atención presencial en la sede administrativa - Av. La Esperanza calle 24 No 62 - 49 Complejo Empresarial Gran Estación 2 Piso 9 Bogotá D.C.
- Correo electrónico [atencionalciudadano@ansv.gov.co](mailto:atencionalciudadano@ansv.gov.co)
- Línea telefónica Bogotá D.C. +57 (1) 7399080
- Redes sociales:



Agencia Nacional de Seguridad Vial



Agencia Nacional de Seguridad Vial



@ansvcol



Agencia Nal. De Seguridad Vial

De igual manera, la ANSV participa en los comités locales de seguridad vial y realiza activaciones en los puntos identificados con altos índices de accidentalidad en todo el territorio colombiano. Allí, los ciudadanos pueden encontrar toda la información concerniente a los Planes y estrategias de seguridad vial que adelanta el Gobierno Nacional.

También realiza permanentemente foros y seminarios con invitados expertos en seguridad vial y temas relacionados, en los cuales se convoca de primera mano a la ciudadanía en general y se discuten temas relevantes en el campo de la seguridad vial.

Nuestros canales de atención han recibido en los primeros 100 días de gobierno 642 solicitudes de información, que han sido debidamente atendidas dentro de los plazos que establece la norma vigente.

Puntualmente, como parte de la estrategia de acercamiento con los territorios, en los primeros 100 días de gobierno se cubrieron talleres de planeación de la seguridad vial a nivel departamental en Atlántico, Cesar y Antioquia, y a nivel municipal en Carmen de Viboral y Yarumal.

## I AVANCES Y RESULTADOS DE LA GESTIÓN.

### Balance inicial

La meta dada por la Década de Acción frente al comportamiento de la fatalidad:

Como resultado de la primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada en Moscú los días 19 y 20 de noviembre 2009; se promulgó en mayo de 2010 la resolución 64/255 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, que proclamó el periodo 2011–2020 como el “Decenio de Acción para la Seguridad Vial – DASV –”. Esto con el objeto de estabilizar y reducir las cifras de siniestralidad vial en el mundo.

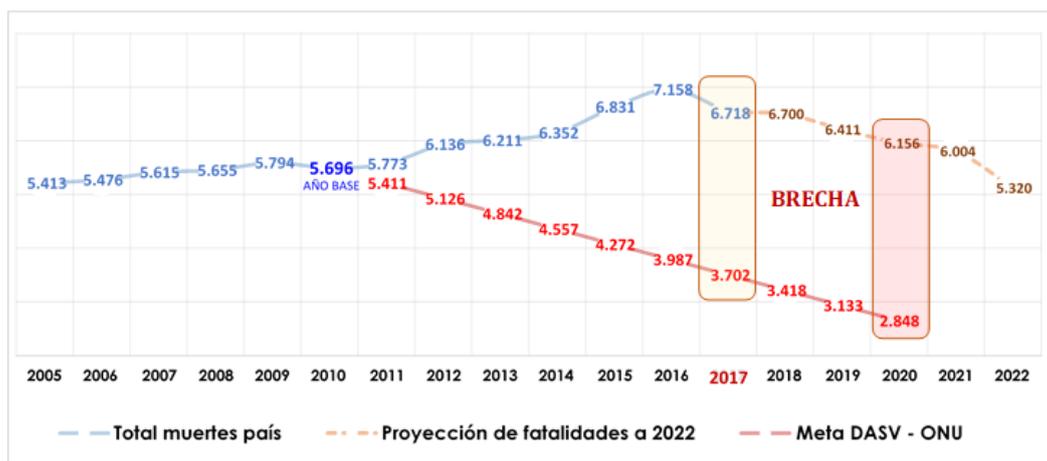
La década de acción propuso fijar una meta ambiciosa, pero factible, en la reducción del número de víctimas por siniestros viales, y en ello, países como España fijaron una reducción del 50%, tomando como base la cifra del año 2010. Esto fue tomado como referente por otros países, logrando consolidar una meta general para muchos contextos regionales. Los Objetivos de Desarrollo Sostenible – ODS –, promulgados en 2015 por la ONU, también toman como referente esta meta (ODS 3.6), aplicable hasta 2020, aun cuando su horizonte va hasta el año 2030.

Al contrastar la última cifra cerrada por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses – INMLCF – en 2017 (6.718), frente a la meta dada por los ODS, es visible una brecha entre estas, ya que para 2017, las víctimas fatales deberían estar alrededor de 3.702 según ODS, lo que se traduce en 3.016 muertes más (81% por encima de lo previsto). Según lo proyectado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en 2020 esta brecha podría llegar a ser de 3.308 víctimas fatales, lo que denota una distancia considerable frente a las proyecciones de reducción que tiene previsto el gobierno nacional hasta 2022.

Lo descrito tiene fundamento en un comportamiento creciente de la cifra de mortalidad en hechos viales: la variación promedio del número de víctimas fatales, entre 2010 y 2016, es del 3,9%. No obstante, en 2017 esta tendencia se quebró, pues la cantidad de fatalidades tuvo una variación del -6,1% frente a 2016, lo que denota un alivio en cuanto a cantidad de muertes se refiere.

Para enfrentar el fenómeno de la siniestralidad en los próximos 4 años (2018 - 2022), es necesario evaluar distintos componentes de política, donde aspectos como el control de conductas riesgosas en distintas regiones desprovistas de entidades territoriales, y el cambio en la cultura ciudadana, jugarán un papel fundamental en el proceso de reducción.

*Tendencia de la fatalidad vial en Colombia frente a la reducción de fallecidos propuesta por ODS-ONU*



Fuente: cálculos propios con base en los datos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses INMLCF. 2017



**A 2017 existe una brecha del 81% entre la fatalidad vial y la meta de los Objetivos de Desarrollo Sostenible - ODS - de la ONU: 3.016 muertes más.**

**A 2020 la brecha será del 116% con 3.308 muertes más por encima de la meta dada por la ONU a través de los ODS.**

## Situación de la siniestralidad vial de Colombia frente a las metas propuestas por el Plan Nacional de Seguridad Vial – PNSV –

Una vez la Organización de las Naciones Unidas promulgó la Década de Acción por la Seguridad Vial – DASV – (2011-2020), en Colombia se inicia en 2012 el diseño y desarrollo del Plan Nacional de Seguridad Vial – PNSV –, que tomando como referencia al DASV, involucra cinco elementos técnicos, como pilares para una gestión adecuada y efectiva en la reducción de víctimas por siniestros viales.

Es así como en 2014 y después de un ajuste, la Resolución 2273 promulga el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 – PNSV –, tomando en cuenta que el gobierno colombiano ya había definido la seguridad vial como Política de Estado a través del Plan Nacional de Desarrollo del año 2011, Ley 1450.

El plan constituye un instrumento que orienta y propicia medidas concertadas, indicativas e integrales en todo el territorio nacional, fomentando la formulación y aplicación de políticas y acciones a nivel regional, departamental y municipal, con el objeto de reducir el número de víctimas fatales y no fatales a nivel nacional.

Este instrumento incluye acciones e indicadores para la gestión de la seguridad vial, compilados a través de los mencionados cinco pilares de la DASV. De hecho, son 27 indicadores, de los cuales 6 son de carácter general y 21 miden específicamente la gestión de cada uno de los 5 pilares: Gestión Institucional, Comportamiento, Infraestructura, Vehículos y víctimas.



Al evaluar el cumplimiento de las metas de cada indicador general del plan, se hacen visibles distintas brechas existentes entre la cantidad de víctimas y las metas propuestas. Esto desde la óptica del plan, demuestra que en Colombia aún no se tiene una política efectiva frente a la reducción de las víctimas por siniestros viales y que el planteamiento de una política pública efectiva es fundamental para gestionar una verdadera reducción.

Tras lo descrito es preciso entonces indicar que Colombia, a 2017, no alcanza las metas previstas en los indicadores generales propuestos por el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) tomando como base el año 2012. De este modo, entre 2012 y 2017 existe un promedio agregado que denota un exceso del 23% frente a las metas, siendo el indicador de mortalidad en motociclistas el más crítico (62% por encima de la meta prevista).

Aun cuando todos los indicadores sobrepasan lo previsto, la fatalidad en peatones y las víctimas lesionadas son los menos alejados de sus metas (5% y 9% respectivamente).

La mortalidad general y la tasa por cada cien mil habitantes – PCCH – son indicadores de desempeño medio muy similares (18% y 19% respectivamente), lo que demuestra que la población crece en una proporción similar a la fatalidad vial (ver tabla 1).

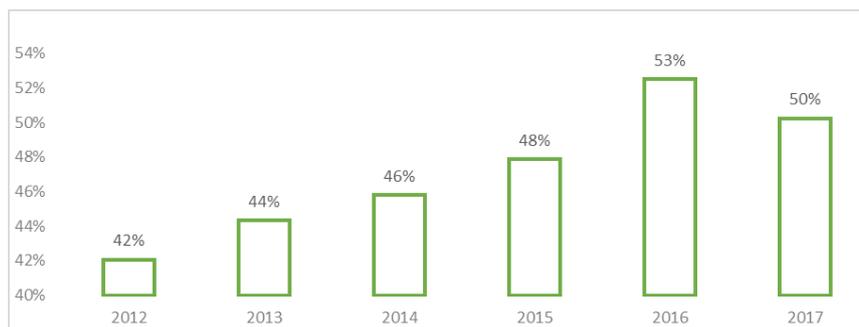
Tabla. Cumplimiento de indicadores del PNSV 2012-2017

Indicador	Cantidad real	Cantidad meta	Diferencia frente a la meta	% de exceso frente a la meta
Mortalidad en peatones	10.832	10.316	516	5%
Víctimas lesionadas	256.772	236.652	20.120	9%
Tasa de mortalidad PCCH	13,7	11,6	2,1	18%
Mortalidad general	39.406	33.238	6.168	19%
Mortalidad en motociclistas	18.648	11.484	7.164	62%
			<b>PROMEDIO</b>	<b>23%</b>

Fuente: cálculos propios con base en los datos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses INMLCF. 2017

Quien jalona la cifra de muertes en el país es el motero, y esto, es debido al masificado uso de la moto como medio de transporte y fuente de ingreso, que desde el año 2004, viene siendo explosivo, sobre todo en la costa caribe, en donde el mototaxismo se ha convertido en uno de los fenómenos sociales y económicos más recurrentes; siendo esto una clara manifestación de la particular informalidad que caracteriza al mercado laboral colombiano (ver gráfico 2).

Representatividad de las fatalidades viales de los motociclistas en Colombia 2012-2017



**Fuente:** cálculos propios con base en los datos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses INMLCF. 2017



**Los motociclistas representan el 47% del total de fatalidades entre 2012 y 2017, siendo 2016 el año con mayor nivel de participación (53%)**

Frente a la meta del PNSV es preciso decir que entre 2012 y 2017, en Colombia hubo 7.164 muertos más de lo previsto. La diferencia año a año creció en promedio 23% y puntualmente en 2017, la diferencia frente la meta fue de 1.580 víctimas (88% más de lo previsto). No obstante, esta cifra fue inferior frente al año 2016, donde la diferencia fue más del doble de lo proyectado: la meta era 1.440 y los fallecidos fueron 3.017 (102% por encima).

En cuanto a aspectos de infraestructura y vehículos: Antes del inicio del actual gobierno, se tenía el Contrato Interadministrativo 025 de 2018 cuyo objeto es “Prestar a la Agencia Nacional de Seguridad Vial los servicios de asistencia técnica para el desarrollo de un programa de intervención de medidas para la seguridad vial”, suscrito entre la ANSV y Findeter, y el Convenio N 00524 de 2018 (Invías) y N 021 de 2018 (ANSV) cuyo objeto es aunar esfuerzos entre el Instituto Nacional de Vías y la Agencia Nacional de Seguridad Vial para adelantar actividades en la infraestructura vial no concesionada a cargo del Invías, relacionadas con la seguridad vial y señalización.

Respecto de vehículos se contaba con los siguientes proyectos de resolución:

- “Por la cual se fijan medidas de seguridad en materia de conjunto óptico para vehículos tipo motocicleta”
- “Por la cual se dictan disposiciones sobre instalación y uso de dispositivos de señalización luminosa para bicicletas”.
- Agenda de reglamentación técnica
- “Por lo cual se expide el reglamento técnico de cascos protectores para uso de motocicletas”.
- Proyecto Bien Publico Regional: Análisis de levantamiento de información de normatividad de reglamentos vehiculares.

## El futuro ya comenzó “100 días de gestión”



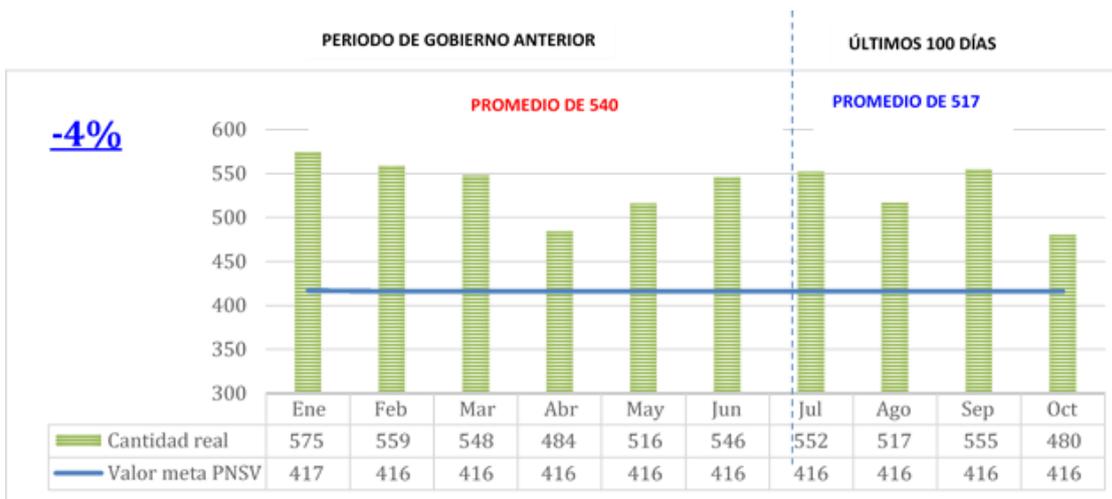
Con corte a 31 de octubre, los indicadores presentan un comportamiento positivo en materia de víctimas.

Aun cuando vale la pena resaltar que la cifras son preliminares, y más aún la del mes de octubre<sup>11</sup> el comportamiento de los últimos 3 meses muestra una reducción en víctimas fatales y lesionadas. En efecto, de manera agregada la reducción en víctimas fatales es del -17% (promedio de las reducciones por cada uno de los 4 indicadores del PNSV evaluados).

Con base en la información del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses – INMLCF – se estima que entre enero y julio la fatalidad general presentó un promedio de 540 fallecidos / mes, mientras que entre agosto y octubre este promedio es de 517, que se traduce en una reducción del -4% (ver gráfico 3). No obstante, para 2018 la meta planteada por el PNSV cada mes, es en promedio de 416 fallecidos, y con base en el promedio actual, este indicador estaría 24% por encima de dicha previsión.

---

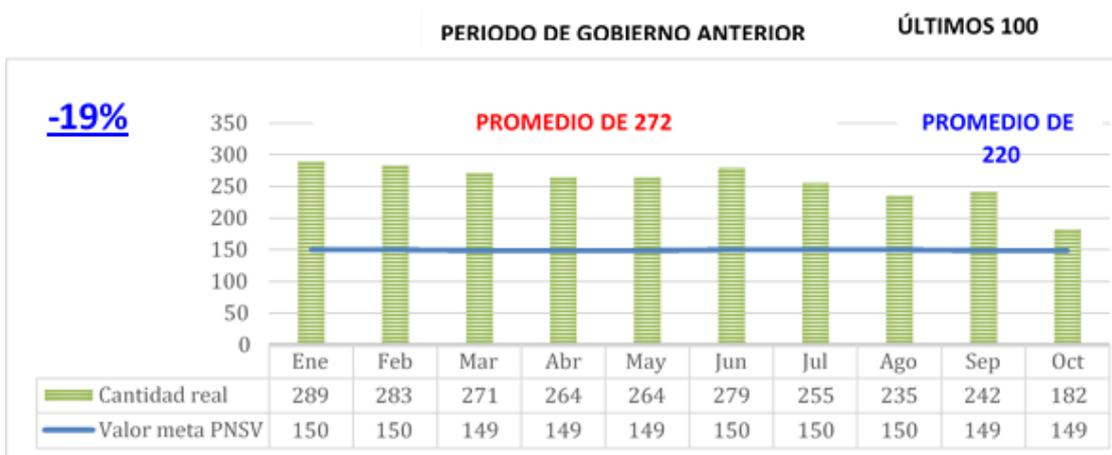
<sup>11</sup> La cifra de octubre puede ser mayor dependiendo de la evolución clínica que pudieran llegar a tener las víctimas lesionadas durante este último mes, dado que podrían fallecer y aumentar las cifras para los indicadores que miden fatalidad.



Fuente: cálculos propios con base en los datos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses INMLCF. 2017 y 2018

La situación para el indicador de motociclistas fallecidos es la misma. Efectivamente, los motociclistas han reducido -19% entre agosto y octubre frente al promedio de enero a julio, pero están 47% por encima de la meta prevista por el PNSV.

Evolución de la cantidad de usuarios de motocicleta fallecidos en siniestros viales frente al valor meta del PNSV 2018



Fuente: cálculos propios con base en los datos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses INMLCF. 2017 y 2018

Los indicadores de peatones fallecidos y víctimas lesionadas de forma agregada están mejor posicionados que los la fatalidad general y en usuarios de motocicleta específicamente.

Los peatones fallecidos de enero a julio y de agosto a octubre están por debajo de la meta prevista por el PNSV (este es el mejor de los indicadores para Colombia). La cifra promedio de los últimos 100 días para este indicador (agosto – octubre), está por debajo de la cifra del periodo del anterior gobierno (enero – julio) en -21% (ver gráfico 5).

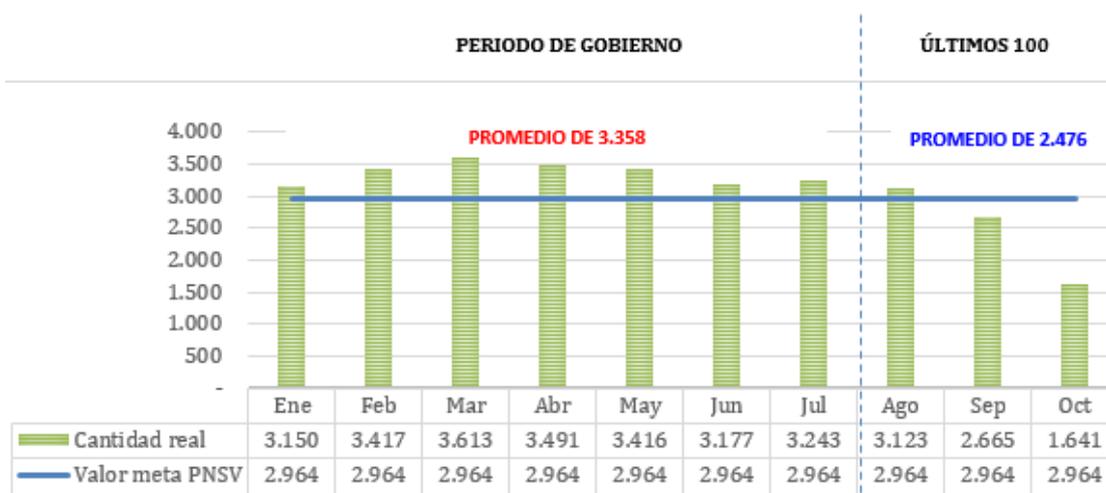
La cantidad promedio de las víctimas lesionadas de los últimos 100 días está 26% por debajo del promedio de enero a julio y 16% por debajo del valor meta del PNSV

Fuente: cálculos propios con base en los datos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses INMLCF. 2017 y 2018



Gráfico 1. Evolución de la cantidad de fallecidos en siniestros viales durante 2018, frente al valor meta del PNSV

Evolución de la cantidad de víctimas lesionadas en siniestros viales frente al valor meta del PNSV 2018



Fuente: cálculos propios con base en los datos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses INMLCF. 2017 y 2018

Teniendo en cuenta que cerca del 50% de víctimas en las vías de Colombia son usuarios de la motocicleta, y considerando la alta vulnerabilidad que tienen estos usuarios en las vías al conducir vehículos sin carrocería y que pueden alcanzar altas velocidades, la ANSV ha establecido como una de las prioridades la implementación de acciones para proteger la vida de este actor vial, enfocadas no solo a los motociclistas, sino a todos los actores viales que comparten la vía con ellos.

Lo primero fue retomar el trabajo adelantado con CAF en diciembre de 2017 y revisar cada una de sus acciones. Dicho documento plantea 45 medidas para ser validadas y consensuadas. Por lo tanto, se realizaron durante la primera semana del mes de octubre una serie de talleres con

diferentes sectores y poblaciones, entre ellas la ANDI, Fenalco, representantes de DITRA, clubes de motociclistas, entidades responsables de infraestructura vial (INVIAS y ANI). Con base en dichos talleres, la ANSV está trabajando en la realización de ajustes y en la formulación de acciones para poder formular el Plan Nacional de Seguridad Vial para Motociclistas.

Además, siguiendo las recomendaciones de CAF en el documento mencionado, desde la Dirección General se han contratado 2 profesionales con experiencia y conocimientos en seguridad vial para motociclistas, que se encargaran de articular la implementación de acciones articuladas desde las diferentes direcciones de la ANSV, enfocadas a la seguridad vial de los usuarios de la motocicleta.

De manera paralela, se está trabajando en preparación e implementación de un plan de corto plazo, el cual incluye las siguientes acciones:



Formulación de estrategias para motociclistas enmarcadas en los Planes Locales de Seguridad Vial para Motociclistas: Teniendo en cuenta una de las acciones propuestas en el documento técnico anteriormente mencionado, y considerando la importancia de que desde los territorios se generen acciones enfocadas a la prevención de siniestros con motociclistas, se llevarán a cabo talleres en 4 ciudades (Chía, Bucaramanga, Villavicencio y Palmira), realizados por personal de la ANSV y por dos expertos internacionales en formulación de planes de seguridad vial para motociclistas (Anna Ferrer y Jorge Rubino). En cada uno de los talleres se tratará la problemática y se revisarán soluciones para la siniestralidad de los motociclistas. Como resultado de los talleres se generará un compromiso de trabajo con cada entidad territorial y, además, se diseñará una metodología para formular planes de seguridad vial en los territorios colombianos durante los próximos años.

Campaña de seguridad vial para motociclistas en diciembre: Considerando que durante el mes de diciembre aumentan los siniestros viales en el país, una de las estrategias en el corto plazo será generar una campaña masiva de comunicación, la cual tendrá como principal enfoque la promoción de no utilizar la motocicleta durante eventos donde se consuma alcohol.

Feria de seguridad vial: Durante los primeros 100 días se ha trabajado en la formulación de ferias de seguridad vial en algunos territorios, en las cuales se generará una oferta de actividades relacionadas con seguridad vial para todos los usuarios de la vía, especialmente motociclistas.

Implementación de acciones de control a motociclistas enfocadas en seguridad vial: En el marco del plan de choque, se ha trabajado conjuntamente con DITRA para implementar operativos de control a motociclistas enfocados en las conductas más riesgosas para ellos como el no uso del casco, el exceso de velocidad, el mal estado técnico mecánico de la motocicleta, entre otros.

Comisión técnica – Fijación de elementos de seguridad para motociclistas: Como parte de las metas del Plan 100 días del programa del Gobierno Nacional Construyendo País, el Grupo de Seguridad Vial del Ministerio de Transporte convocó el viernes 12 de octubre de 2018 a la Primera Mesa de Trabajo de la Comisión Técnica para la fijación de elementos de seguridad para motociclistas. En dicha comisión se realiza la revisión de elementos de seguridad para motociclistas, desde la reglamentación de los mismos hasta su promoción como elementos de protección adicional.

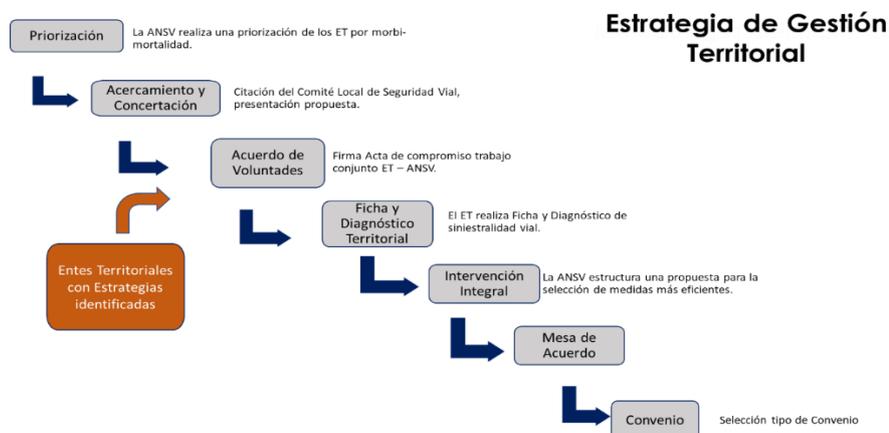
Además de las anteriores acciones, se han adelantado revisiones para implementar antes de culminar 2018 acciones como un piloto de capacitación teórico práctica a motociclistas con contenidos de sensibilización, revisión preventiva y técnicas de conducción preventiva, un tablero de seguimiento a la siniestralidad de motociclistas para socializar con todos los municipios y gobernaciones, y la revisión de bibliografía para implementar elementos de infraestructura que mitiguen la siniestralidad de dicho actor vial.

De otro lado, frente a acciones de Coordinación Interinstitucional, se tiene:

Estrategia de Intervención Inmediata – Plan de Choque: Con el fin de Combatir la informalidad y la siniestralidad para contribuir con el derecho de los colombianos a una movilidad segura, La ANSV, el Ministerio de Transporte y la DITRA llevan a cabo, en municipios con una alta mortalidad vial, la estrategia de intervención denominada “Plan Choque”, mediante la cual se fortalece el control operativo como una actividad que permite reducir los siniestros viales con lesionados o fallecidos. Esta intervención se realizará hasta el 31 de enero de 2019 y contará con la participación de 425 policías y el personal de la ANSV. En el marco de la actividad a la fecha se han realizado los comités locales de seguridad vial en 14 municipios y se han iniciado actividades en 8.

Estrategia de Gestión Territorial: Desde la DTCl se realizó un replanteamiento de la metodología que se usa para llegar a los territorios y establecer los mecanismos de apoyo que incluyan las lecciones aprendidas de las herramientas que han sido empleadas para fortalecer a municipios y departamentos. Para esto, fue desarrollada una nueva estrategia de gestión territorial compuesta por los siguientes pasos:

*Evolución de la cantidad de usuarios de motocicleta fallecidos en siniestros viales frente al valor meta del PNSV 2018*



En el marco de esta conceptualización, se ha diseñado un esquema de implementación local, en donde se prevé contar con 4 formas de ejecutar los recursos que se comprometan en un convenio. Esto se plantea determinar, a partir de algunos criterios como la categoría del municipio, la capacidad institucional, el comportamiento con convenios previos, entre otros aspectos.

## Acuerdos de voluntades con entes territoriales



A partir del 1 de noviembre de 2018 se dio inicio a la socialización de la nueva estrategia de gestión territorial, las cuales han sido presentadas según el cronograma de la estrategia de plan de choque en los siguientes municipios:

Ente Territorial	Fecha
Montería	6/11/2018
Fusagasugá	7/11/2018
Aguachica	7/11/2018
Bello	8/11/2018
Granada	8/11/2018
Villavicencio	8/11/2018
Medellín	8/11/2018
Sincelejo	9/11/2018

Partiendo de esto, se cuenta a la fecha con 8 municipios con acuerdos comprometidos, contando con una efectividad del 100%, y logrando establecer nuevos compromisos para trabajar en pro de la seguridad vial a nivel local, los cuales permitan formular y suscribir nuevos convenios.

En cuanto a la gestión de Infraestructura y vehículos se continuarán actividades encaminadas a desarrollar el trámite de aprobación de las cámaras de foto detección, así como llevar a cabo diversas actividades de infraestructura. Adicionalmente se han adelantado procesos contractuales sobre un programa de auditorías de seguridad vial, y contratación sobre la aplicación de la metodología para el cálculo de velocidad en carreteras colombianas. Así mismo se gestionó ante el Ministerio de Transporte, la propuesta de acto administrativo para adoptar la Guía de Auditorías de Seguridad Vial para Colombia.

Así mismo ya se cuenta con los siguientes documentos:

- a. Proyecto de resolución “Por la cual se fijan medidas de seguridad en materia de conjunto óptico para vehículos tipo motocicleta”. Socialización con gremios y ajuste de comentarios.
- b. Proyecto de resolución: “Por la cual se dictan disposiciones sobre instalación y uso de dispositivos de señalización luminosa para bicicletas”. Ajuste de observaciones por parte del área jurídica para enviar versión final para comentarios del Ministerio de Transporte. Agenda de reglamentación técnica. Elaboración de documento con la propuesta de agenda reglamentaria y de cronograma, así como de los recursos requeridos.
- c. Proyecto de resolución “Por lo cual se expide el reglamento técnico de cascos protectores para uso de motocicletas”. Ajuste de resolución de acuerdo con el proceso de abogacía de la competencia por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio. Versión final por presentarse para firma por parte del Ministerio de Transporte.
- d. Proyecto Bien Publico Regional: Recomendaciones y estrategia para información al consumidor de seguridad de los vehículos. Recomendaciones de adhesión de reglamentos técnicos internacionales. Análisis de impacto en salud y económico de la adhesión de estos reglamentos. Propuesta de plataforma para homologación de vehículos particulares.

Finalmente, frente a este numeral, es importante resaltar que a la fecha se cuenta con un documento que representa el primer avance del diagnóstico sectorial y la evaluación del anterior

Plan Nacional de Seguridad Vial. A partir de ellos al finalizar el año se pretende contar con el primer documento de lineamientos de política.

## I APORTES A LA CONSTRUCCIÓN DE PAZ



El nuevo esquema de gestión territorial permite poder brindar apoyo a entes territoriales que también han tenido que sufrir consecuencias de la violencia. Como ANSV se apoya en la generación de capacidad técnica de los equipos institucionales a nivel local, y también se apoya a la implementación de medidas que impulsan el desarrollo de los territorios, como por ejemplo las diferentes medidas que se realizan en materia de infraestructura, que además de salvar vidas también pueden llegar a fortalecer el crecimiento de las zonas intervenidas.

De manera específica, partiendo de la paz como eje central para impulsar la presencia y la acción eficaz del estado en todo el territorio nacional, se realizaron actividades en algunos de los municipios priorizados por el Gobierno Nacional según lo dispuesto en el decreto 893 de 2017, específicamente en Santander de Quilichao, Valledupar, Santa Marta y San Andrés de Tumaco.

Así mismo, durante los primeros 100 días del gobierno actual, desde la dirección de comportamiento de la ANSV, se han realizado acciones que contribuyen a disminuir la siniestralidad vial y protegen a los más vulnerables en la vía, como el proyecto puntos seguros con conductores de transporte de carga, campaña en vías nacionales y terminales de transporte durante la semana de receso y promoción de sistemas de seguridad activa y pasiva del vehículo en el salón internacional del automóvil. Algunas de estas actividades se han ejecutado en

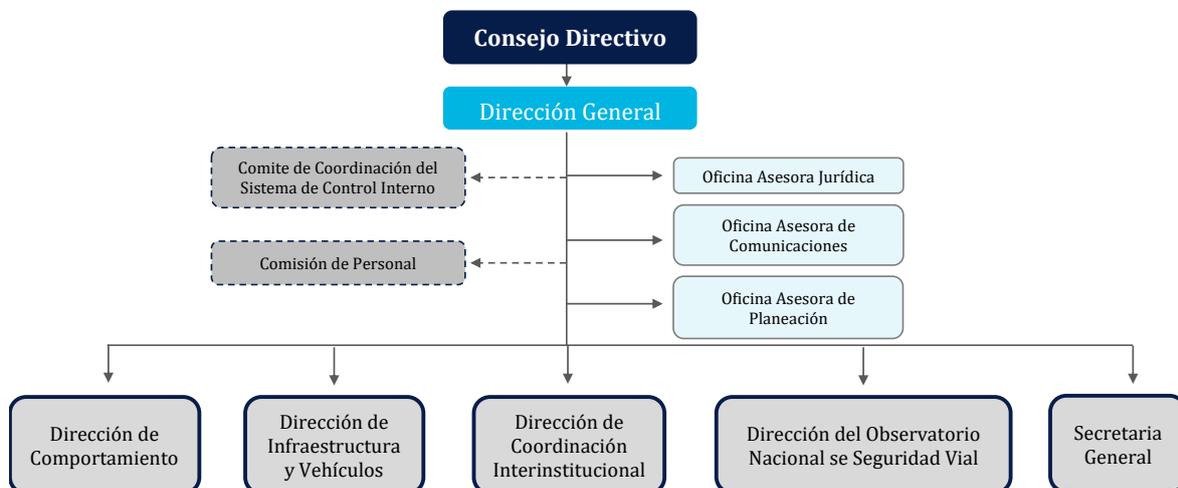
municipios afectados por el conflicto armado a saber: Buenaventura, San Juan Nepomuceno, Ciénaga y Santa Marta.

## IBALANCE DE GESTIÓN

### Talento humano

El equipo humano con el que cuenta la entidad para el cumplimiento de los objetivos propuestos en los primeros 100 días de gobierno, se compone de 113 funcionarios distribuidos en la siguiente estructura:

:



Por otra parte, para fortalecer las políticas públicas de la ANSV, durante los 100 días de gobierno estamos ejecutando 32 contratos de prestación de servicios para apoyo a la gestión, por un valor total de \$1.106.436.331, todos enfocados a cumplir con las obligaciones establecidas a esta entidad en la Ley 1702 de 2013.

### Control vial

Se aumentó el control en vía, focalizando las acciones en factores de mayor riesgo a partir de puesta en marcha del Plan de Acción Inmediata (Plan de Choque), para disminuir los siniestros viales en conjunto con la DITRA y el Ministerio de Transporte.

De acuerdo con el desarrollo de Plan de Choque, que lleva 34 días de ejecución y bajo el cual se espera llegar a los 21 departamentos y los 35 municipios que han aportado durante el 2018 el 40% de las víctimas fatales en el país. Hoy se han sensibilizado a más de 14.000 personas en Montería, Bucaramanga, Valledupar, Palmira, Soacha y Jamundí.

En estos seis municipios se han impuesto 9.933 comparendos y se han inmovilizado 4.950 vehículos. Además de las sanciones legales, estos operativos de control han logrado minimizar el número de muertes y lesiones en cada uno de estos lugares. Preliminarmente se puede establecer que durante los días del operativo en las ciudades de Palmira, Jamundí y Valledupar se registraron 0 muertes por siniestros viales, así mismo Bucaramanga y Soacha reportaron dos muertes cada una durante los días de intervención.

Entretanto, durante la semana de receso la Agencia Nacional de Seguridad Vial desplegó una campaña de comunicación a través de diferentes medios, que buscaba llamar la atención de los actores viales frente al incremento de la siniestralidad y exhortar al cumplimiento de los límites de velocidad. En el marco de esta campaña, se implementaron las “Caravanas por la Vida” en 4 rutas a nivel nacional, en las cuales se realizaron jornadas de sensibilización a viajeros y conductores en peajes y terminales de transporte. En total se sensibilizaron 4.246 personas.

## Programa Pequeñas Grandes Obras

A través de un contrato suscrito con FINDETER, por valor de 35 mil millones de pesos se ejecutaron en obras de mitigación que servirán para prevenir siniestros viales en poblaciones y ciudades de todo el país, ubicadas en 104 municipios y tramos viales de alta siniestralidad y en la red vial nacional a cargo del INVIAS.

Este proyecto, denominado “Programa Pequeñas Grandes Obras” analizó 493 proyectos postulados por el INVIAS y los municipios, pertenecientes a 26 departamentos, de los cuales fueron seleccionados 204 proyectos para el inicio de obras en el presente mes de noviembre. En estos proyectos se realizarán obras de bajo costo y alto impacto, reduciendo la velocidad y protegiendo a los actores viales más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) correspondiente a:

- Señalización y demarcación vial
- Medidas de tráfico calmado
- Sistemas de contención vehicular
- Programas de socialización y comunicaciones

## Programas de cooperación y formulación de políticas

- Se suscribió protocolo de actuación entre ANSV y la Dirección General de Tráfico de España DGT, con el objeto de definir, promover y consolidar cooperación e intercambio de experiencias en la gestión de la seguridad vial.
- Se adoptó la guía y el proyecto de reglamentación de las auditorías de Seguridad Vial que mejorarán las condiciones de seguridad en el diseño, construcción y operación de la infraestructura, para que todos los proyectos que se construyan en el país tengan los criterios de seguridad vial que permitan disminuir los índices de siniestralidad en las carreteras colombianas.
- Lineamientos para Política Pública: Se logró formular un documento marco para la formulación de la política pública de seguridad vial que cuenta a la fecha con los siguientes temas: Diagnóstico de la situación actual de la Seguridad Vial en Colombia, análisis de

Benchmarking internacional de América Latina, relación de buenas prácticas por pilar a nivel internacionales, formulación de hipótesis y definición de lineamientos de política.

- Diseño de una campaña de información a la ciudadanía para concientizar a la población sobre la magnitud del problema de la seguridad vial, en el marco de la cual se hizo una cuña radial en varias emisoras del país, se hizo pauta en WAZE con mensajes sobre la magnitud del problema de seguridad vial y publicación en los principales periódicos del país. Todo este diseño de campaña enmarcado dentro de la semana de receso escolar.

## CONCLUSIONES

Se concluye desde la Coordinación Interinstitucional como principales avances durante los primeros 100 días de gestión los siguientes:

- Generación de nueva estrategia de gestión territorial para apoyar la formulación e implementación de estrategias que mejoren la seguridad vial.
- Presentación de la nueva estrategia de gestión territorial a 8 municipios.
- 8 acuerdos de voluntades concertados con Entes Territoriales.
- Diseño de una estrategia de intervención inmediata, llamada plan de choque, con la finalidad de implementar medidas integrales de seguridad vial en los lugares donde más se evidencian necesidades según los resultados en fallecidos por siniestros viales.
- Como parte del plan de choque se ha cubierto 14 municipios con plan de control por parte de la DITRA, con resultados preliminares positivos en fallecidos por siniestros viales.

Otros aspectos relevantes a concluir de los 100 primeros días de la seguridad vial son:

- Se aumentó el control en vía, focalizando las acciones en factores de mayor riesgo a partir de puesta en marcha del Plan de Acción Inmediata (Plan de Choque), para disminuir los siniestros viales en conjunto con la DITRA y el Ministerio de Transporte.

De acuerdo con el desarrollo de Plan de Choque, que lleva 34 días de ejecución y bajo el cual se espera llegar a los 21 departamentos y los 35 municipios que han aportado durante el 2018 el 40% de las víctimas fatales en el país. Hoy se han sensibilizado a más de 14.000 personas en Montería, Bucaramanga, Valledupar, Palmira, Soacha y Jamundí.

En estos seis municipios se han impuesto 9.933 comparendos y se han inmovilizado 4.950 vehículos. Además de las sanciones legales, estos operativos de control han logrado minimizar el número de muertes y lesiones en cada uno de estos lugares. Preliminarmente se puede establecer que durante los días del operativo en las ciudades de Palmira, Jamundí y Valledupar se registraron 0 muertes por siniestros viales, así mismo Bucaramanga y Soacha reportaron dos muertes cada una durante los días de intervención.

Entretanto, durante la semana de receso la Agencia Nacional de Seguridad Vial desplegó una campaña de comunicación a través de diferentes medios, que buscaba llamar la atención de los actores viales frente al incremento de la siniestralidad y exhortar al cumplimiento de los límites de velocidad. En el marco de esta campaña, se implementaron las "Caravanas por la Vida" en 4 rutas a nivel nacional, en las cuales se realizaron jornadas de sensibilización a viajeros y conductores en peajes y terminales de transporte. En total se sensibilizaron 4.246 personas.

- A través de un contrato suscrito con FINDETER, por valor de 35 mil millones de pesos se ejecutaron en obras de mitigación que servirán para prevenir siniestros viales en



poblaciones y ciudades de todo el país, ubicadas en 104 municipios y tramos viales de alta siniestralidad y en la red vial nacional a cargo del INVIAS.

Este proyecto, denominado “Programa Pequeñas Grandes Obras” analizó 493 proyectos postulados por el INVIAS y los municipios, pertenecientes a 26 departamentos, de los cuales fueron seleccionados 204 proyectos para el inicio de obras en el presente mes de noviembre. En estos proyectos se realizarán obras de bajo costo y alto impacto, reduciendo la velocidad y protegiendo a los actores viales más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) correspondiente a:

- ✓ Señalización y demarcación vial
- ✓ Medidas de tráfico calmado
- ✓ Sistemas de contención vehicular
- ✓ Programas de socialización y comunicaciones
- Se suscribió protocolo de actuación entre ANSV y la Dirección General de Tráfico de España DGT, con el objeto de definir, promover y consolidar cooperación e intercambio de experiencias en la gestión de la seguridad vial.
- Se adoptó la guía y el proyecto de reglamentación de las auditorías de Seguridad Vial que mejorarán las condiciones de seguridad en el diseño, construcción y operación de la infraestructura, para que todos los proyectos que se construyan en el país tengan los criterios de seguridad vial que permitan disminuir los índices de siniestralidad en las carreteras colombianas.
- Lineamientos para Política Pública: Se logró formular un documento marco para la formulación de la política pública de seguridad vial que cuenta a la fecha con los siguientes temas: Diagnóstico de la situación actual de la Seguridad Vial en Colombia, análisis de Benchmarking internacional de América Latina, relación de buenas prácticas por pilar a nivel internacionales, formulación de hipótesis y definición de lineamientos de política.
- Diseño de una campaña de información a la ciudadanía para concientizar a la población sobre la magnitud del problema de la seguridad vial, en el marco de la cual se hizo una cuña radial en varias emisoras del país, se hizo pauta en WAZE con mensajes sobre la magnitud del problema de seguridad vial y publicación en los principales periódicos del país. Todo este diseño de campaña enmarcado dentro de la semana de receso escolar.



# DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y

## DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

La vinculación del cuerpo de policía en actividades de vigilancia de control de tránsito en las carreteras del país tuvo sus inicios mediante el Decreto 2826 del 25 de octubre de 1955 con la creación de la Policía Vial, en ese mismo año el Presidente de la República General Gustavo Rojas Pinilla, mediante esta norma le dio vida jurídica a la Policía Vial adscrita al ministerio de obras públicas de transporte de la época. Cabe resaltar que la primera mención de la especialidad de Policía de Carreteras data de 1929, creándose una sección de la Policía Nacional para el control de los caminos en su momento, pero no fue sino hasta que una vez unificadas las Policías Departamentales en una sola institución, en 1955 se constituye “La Policía Vial” (Decreto 2816) como cuerpo dependiente de las Fuerzas de Policía: así es como, la especialidad de Carreteras obtiene una organización y asignación de funciones a lo largo y ancho del territorio nacional, articulada funcionalmente mediante coordinación con el Ministerio de Obras hoy Ministerio de Transporte.



En 1968 mediante el Decreto 770 el gobierno de turno creó el Instituto Nacional de Transporte para regular la actividad de los transportadores a nivel nacional. Posteriormente en 1970 mediante el Decreto 1344 establece que la Policía Vial ejercerá las funciones que le corresponden a la Policía Nacional, en materia de dirección, vigilancia, organización y control del tránsito en la red vial nacional. En 1980 se definió que la Policía Vial dependería jerárquicamente de la división de servicios especializados de la Dirección Operativa



de la Policía Nacional y funcionalmente del Ministerio de Obras Públicas y Transporte. Trece años después el Coronel MARIO ALBERTO MARINO ESCOBAR impulso el cambio del nombre de “Policía Vial” por el de “Policía de Carreteras”, creando el lema que actualmente perdura “Su amigo en el camino”.

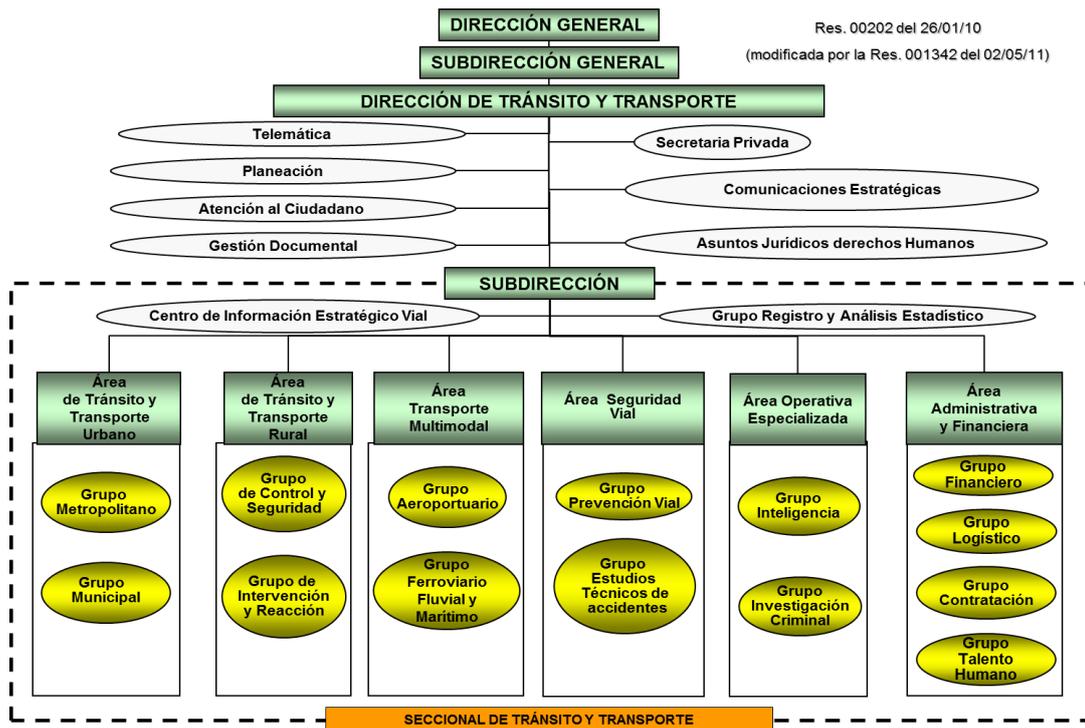
En el 2000 con la finalidad de mejorar las condiciones de seguridad en las áreas rurales y renovar la confianza de los habitantes de Colombia en la Institución, la Policía Nacional adelanto un proceso de consolidación de la vigilancia rural con el fortalecimiento de la especialidad de Carabineros. Una de las estrategias se relacionó con la Policía de Carreteras, por ser este uno de los servicios de mayor beneficio para la comunidad.

Mediante Resolución No. 02367 del 29 de junio de 2001, emanada de la Dirección General de la Policía Nacional, se define la estructura orgánica interna, misión y funciones del Comando de Policía de Carreteras, estableciendo en su artículo 1. La misionalidad de lo que hoy es la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

En el año 2006 dada la importancia y futuro desarrollo del sector, el mando institucional, mediante Decreto 4222 del 23 de noviembre, aprobó la creación de una Dirección independiente para el servicio de Tránsito y Transporte, proyectada a asumir dentro de su misión: la contribución con la seguridad y movilidad de los usuarios de las vías y su infraestructura; los modos de transporte aéreo, marítimo, fluvial y férreo; así como el tránsito urbano, aprovechando la exitosa experiencia de la Policía de Tránsito de la ciudad de Bogotá.

Finalmente mediante la Resolución No 00202 del 26 de enero de 2010, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, rediseño las oficinas asesoras de la Dirección y Subdirección, fortaleciendo la articulación de las áreas con los procesos misionales y se definió la estructura orgánica interna.

## Estructura orgánica



Procesos misionales de la Dirección de Tránsito y Transporte

La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional ha implementado el proceso misional de Prevención de la Accidentalidad Vial con el cual se busca planificar actividades y estrategias en prevención de la accidentalidad vial, realizando la medición, análisis y mejora de los resultados de las actividades del proceso, promoviendo la reducción de los accidentes de tránsito a través de indicadores de desempeño enfocados a la reducción en la tasa de lesionados y muertos en las vías asignadas a nuestra responsabilidad, así mismo la medición en la percepción general del público frente a las campañas de prevención de la accidentalidad vial. Así mismo contamos con el proceso misional de Movilidad el cual busca contribuir a la libre movilidad de los usuarios en la red vial nacional, a través de la implementación de estrategias o medidas de tránsito que permitan ejercer control, coadyuvando a la Convivencia y Seguridad Ciudadana, a través de indicadores de desempeño enfocados al índice de oportunidad en la respuesta a casos registrados en el Sistema de Información para el Seguimiento y Control en la Atención de Casos “SECAD” y en la percepción del público general frente al servicio policial en la movilidad.

Por otra parte se han desplegado a través de las Seccionales de Tránsito y Transporte, la ejecución de procedimientos por parte de los funcionarios adscritos a esta unidad, con el fin de brindar un servicio de calidad al usuario de la vía, como lo son; realizar informes especiales de policía en seguridad vial, conocer accidentes de tránsito con lesionados y muertos, conocer accidentes de tránsito solo daños materiales, conocer infracciones al tránsito y transporte y ejecutar medidas operacionales de manejo del tránsito.

## Planta de personal



**Uniformados 7.536**

127

**Oficiales**      **N Ejecutivo**      **Patrulleros y An**

106

2.008

4.522

## Cobertura de servicio

1.101 Municipios del país

215

Municipios con cobertura DITRA



19,5%



### Características del Servicio

#### Doble funcional

Impacto en materia de movilidad y seguridad ciudadana

Servicio permanente e ininterrumpido



Capacitación y actualización permanente de los funcionarios policiales

Ampliar la cobertura a la mitad de los municipios del país

### Red vial Primaria y Secundaria

62.571 kilómetros

### Cobertura DITRA

11.828 Kilómetros



267 Cuadrantes Red Vial Nacional

188 Unidades de Control y Seguridad

79 Unidades de Reacción e Intervención



Control operativo del tráfico

Atención de Accidentes

Garantizar las condiciones de seguridad y movilidad

Reacción frente a actos delincuenciales y acciones terroristas

Apoyo a eventos naturales



## Vehículos de revisión Tecno mecánica

4



- Inspección de frenos, alineación y suspensión
- Sistemas de seguridad pasivo
- Inspección de gases
- Medición de intensidad e inclinación de luces

## Unidades de Rescate

4



- Equipos de salvamento
- Tenazas hidráulicas
- Gatos telescópicos hidráulicos
- Cuerdas, camillas

## Vehículos de Capacitación

17



- Agudeza visual
- Motricidad fina
- Orientación espacial

## Bus aula interactivo

5



- Sensibilización
- Educación
- Prevención

## Laboratorio Móvil de Criminalística

69



- Atención actor urgentes
- Traslado de víctimas
- Investigación de accidentes

## Tácticos Blindados

12



Capacidad tecnológica



## Fuentes de financiación

Fuente de Financiación	2017	2018
Policía Nacional	\$ 1.679.932.261,00	\$1.783.942.033,60
Fondos Especiales (Recurso 16) Multas e infracciones Federación colombiana de Municipios	\$8.662.082.251,00	\$9.292.642.607,00
Ministerio de Transporte Convenio	\$ 2.652.300.000	Convenio en tramite
<b>Total</b>	<b>\$12.994.314.512,00</b>	<b>\$11.076.584.640,60</b>



## INUESTROS GRUPOS DE INTERÉS



**564.698**  
Pasajeros y Peatones

## Actores Viales Sensibilizados

**1'965.952**

Agremiaciones



**664.896**  
Motociclistas

- Centros Educativos
- Sector Transporte
- Entidades Públicas y Privadas



**112.160**  
Ciclistas



**129.058**  
Estudiantes



**495.140**  
Conductores público, carga  
y particular

## Espacios de participación ciudadana

Mediante la implementación de plan choque 100 días el que la hace la paga, y dentro del dentro del plan “mercancías seguras en la vía”, y el foco de emprendimiento “en la ruta del trabajo”, se realizaron actividades con base a concientizar al personal administrativo y operativo de las empresas de transporte, exponiendo los riesgos presentes y como evitarlos para contrarrestar el hurto en la cadena logística del transporte.

## Mercancías seguras en la vía

REUNIONES CON EMPRESAS: Reuniones con empresas de transporte de carga, con el fin de socializar las modalidades delictivas más recurrentes, frente al hurto de mercancías en la cadena de suministros en los departamentos priorizados, en aras de prevenir el hurto.

INTERVENCIONES INTEGRALES: Intervenciones dirigidas a las empresas de transporte de carga con el fin de minimizar los riesgos de hurto a mercancía en la cadena de suministros en los departamentos priorizados.

MESAS TECNICAS: Con empresas de transporte de carga para analizar de forma efectiva la crimino dinámica por medio de la cual ha sido afectado el sector transporte en el hurto de mercancías en la cadena de suministros.

## Foco de emprendimiento

ENTRENAMIENTO EMPRESARIAL: Fortalecimiento de las competencias laborales, dirigido al personal administrativo y operativo de las empresas de transporte de carga y pasajeros en

coordinación con BASC BOGOTA, con el fin de fortalecer los procesos y conocimientos para minimizar los riesgos presentes en la actividad del transporte.

En total se realizaron 72 actividades logrando un impacto a más de 300 empresas de transporte de carga y pasajeros, y la participación de más de 1600 funcionarios de las mismas, quienes asistieron a las actividades programadas en búsqueda de minimizar el riesgo en la cadena logística del transporte.

## AVANCES Y RESULTADOS DE LA GESTIÓN.

### Balance inicial

En cumplimiento a la Directiva Operativa Transitoria N° 033 DIPON DISEC Parámetros para el despliegue operacional, monitoreo, seguimiento y evaluación de los compromisos dispuestos en el “Plan choque 100 días; el que la hace, la paga – seguridad con legalidad”, se realizaron jornadas informativas de seguridad vial dirigidas a los diferentes actores viales que transitan por las vías urbanas y rurales de las unidades de policía priorizadas que presentan incremento en índices de siniestralidad vial, propendiendo por la generación de condiciones de impacto y fortalecimiento de la seguridad vial en el territorio, que contribuyan a la disminución de los índices de siniestros de tránsito.

RESULTADOS DE JORNADAS DE SENSIBILIZACION			
No.	CIUDAD	ACTIVIDADES	SENSIBILIZADOS
1.	DEANT	13	1.194
2.	DECUN	164	4.874
3.	DEQUI	33	4.425
4.	DEVAL	43	4.017
5.	MEBOG	715	8.542
6.	MEPER	25	1.127
7.	METIB	26	1.555
8.	MEVAL	35	913
9.	DECES	330	11.504
10.	DETOL	32	1.288
11.	DEUIL	38	2.818



12.	MEBAR	139	4.928
13.	MEBUC	32	2.609
14.	MECUC	35	3.165
15.	MEMOT	32	1.141
16.	MEVIL	39	1.933
17.	DEBOY	52	2.623
18.	DECAS	53	7.001
19.	DESAN	142	5.786
20.	DESUC	52	6.659
21.	MECAR	54	3.222
22.	MEMAZ	54	5.668
23.	MEPOY	50	2.825
24.	MESAN	56	3.222
25.	METUN	54	2.464
TOTAL		2.298	95.503

Así mismo se realizaron reuniones con empresas del transporte de carga, con el fin de socializar las modalidades delictivas más recurrentes, frente al hurto de mercancías a la cadena de suministros en los departamentos priorizados, en aras de prevenir el hurto, por lo cual se realizaron 72 actividades logrando un impacto a más de 300 empresas de transporte de carga y pasajeros, y la participación de más de 1600 funcionarios de las mismas, quienes asistieron a las actividades programadas en búsqueda de minimizar el riesgo en la cadena logística del transporte. Adicional a esto se realizaron actividades investigativas tendientes a desarticular bandas criminales dedicadas a la ilegalidad en el transporte y piratería terrestre logrando resultados así:



RESULTADOS DE LAS ACTIVIDADES INVESTIGATIVAS			
No.	UNIDAD	ACTIVIDADES	DELITO
1.	Seccional de Tránsito y Transporte Norte de Santander	Blancos de oportunidad, en donde se realizan 03 capturas en flagrancia, se incautan 12.000 estopines y 12.000 iniciadores eléctricos	Fabricación, tráfico o porte de explosivos y accesorios
2.	Seccional de Tránsito y Transporte Barranquilla	Blancos de oportunidad, en donde se realizan 05 capturas en flagrancia.	Aprovechamiento ilícito de recursos naturales
3.	Seccional de Tránsito y Transporte Quindío	Blancos de oportunidad, en donde se realizan 05 capturas en flagrancia, se incautan 220 kilos de marihuana	Tráfico fabricación o porte de estupefacientes
4.	Seccional de Tránsito y Transporte Cundinamarca	Blancos de oportunidad, en donde se realizan 03 capturas en flagrancia, se incautan 150 kilos de Marihuana	Tráfico fabricación o porte de estupefacientes
5.	Seccional de Tránsito y Transporte Nariño	Operación 17ESEVIIMPAC014, en donde se realizan 08 capturas por orden Judicial	Falsedad material documento publico
6.	Seccional de Tránsito y Transporte Magdalena Medio	Operación 18ESEVIIMPAC005, en donde se realizan 02 capturas por orden Judicial y 02 notificaciones	Hurto
7.	Seccional de Tránsito y Transporte Valle	Blancos de oportunidad, en donde se realizan 03 capturas en flagrancia se incautan 40 Kilogramos de Marihuana	Tráfico fabricación o porte de estupefacientes
8.	Seccional de Tránsito y Transporte Huila	Operación 18ESEVIIMPAC025, en donde se realizan 04 capturas por orden Judicial	Hurto calificado
9.	Seccional de Tránsito y Transporte Valle	Blancos de oportunidad, en donde se realizan 03 capturas en Flagrancia	Fabricación, tráfico, porte o tenencia de armas de fuego, accesorios, partes o municiones



RESULTADOS DE LAS ACTIVIDADES INVESTIGATIVAS			
No.	UNIDAD	ACTIVIDADES	DELITO
10.	Seccional de Tránsito y Transporte Caldas	Operación 17ESEVIIMPAC015, en donde se realizan 05 capturas por orden Judicial y 05 capturas en Flagrancia	Hurto calificado
11.	Seccional de Tránsito y Transporte Barranquilla	Operación 18ESEVIIMPAC012, en donde se realizan 02 capturas por orden judicial y se realiza una notificación	Hurto calificado
12.	Seccional de Tránsito y Transporte Cundinamarca	Blancos de oportunidad, en donde se realizan 03 capturas en Flagrancia	Fabricación, tráfico, porte o tenencia de armas de fuego, accesorios, partes o municiones
13.	Seccional de Tránsito y Transporte Quindío	Blancos de oportunidad, en donde se realizan 03 capturas en flagrancia	Tráfico fabricación o porte de estupefacientes
14.	Seccional de Tránsito y Transporte Córdoba	Blancos de oportunidad, en donde se realizan 05 capturas en flagrancia, se incautan 320 kilos de marihuana	Tráfico fabricación o porte de estupefacientes
15.	Seccional de Tránsito y Transporte Santa Marta	Operación 18ESEVIIMPAC028, donde se realizan 04 por orden Judicial	Hurto calificado
16.	Seccional de Tránsito y Transporte Antioquia	Blancos de oportunidad, en donde se realizan 03 capturas en flagrancia.	Receptación
17.	Seccional de Tránsito y Transporte Cesar	Blancos de oportunidad, en donde se realizan 04 capturas en flagrancia	Hurto de mercancías en la modalidad de piratería terrestre
18.	Seccional de Tránsito y Transporte Bucaramanga	Blancos de oportunidad, en donde se realizan 03 capturas en Flagrancia	Fabricación, tráfico, porte o tenencia de armas de fuego, accesorios, partes o municiones



RESULTADOS DE LAS ACTIVIDADES INVESTIGATIVAS			
No.	UNIDAD	ACTIVIDADES	DELITO
19.	Seccional de Tránsito y Transporte Cúcuta	Blancos de oportunidad, en donde se realiza 04 capturas en Flagrancia	Secuestro agravado
20.	Seccional de Tránsito y Transporte Cúcuta	Operación 18ESEVIIMPAC020, en donde se realizan 04 capturas por orden Judicial	Falsedad material documento publico
21.	Seccional de Tránsito y Transporte Santander	Blancos de oportunidad, en donde , se realizan 03 capturas en Flagrancia	Hurto calificado y agravado
22.	Seccional de Tránsito y Transporte Norte de Santander	Operación 18ESEVIIMPAC031, se realizan 04 capturas por orden Judicial	Hurto calificado y agravado
23.	Seccional de Tránsito y Transporte Meta	Operación 18ESEVIIMPAC019, en donde se realizan 10 capturas por orden Judicial	Falsedad material documento público
24.	Seccional de Tránsito y Transporte Cundinamarca	Blancos de oportunidad, en donde se realizan 03 capturas en Flagrancia, se incautan 450 kilogramos de marihuana	Tráfico fabricación o porte de estupefacientes
25.	Seccional de Tránsito y Transporte Nariño	Blancos de oportunidad, en donde se realizan 03 capturas en Flagrancia	Hurto calificado y agravado
26.	Seccional de Tránsito y Transporte Barranquilla	Blancos de oportunidad, en donde se realizan 03 capturas en Flagrancia	Hurto calificado y agravado

## I APORTES A LA IGUALDAD DE GÉNERO Y EMPODERAMIENTO DE LAS MUJERES.



Al realizar la incorporación de mujeres a las filas de la institución, se demuestra con ello los comienzos de una inclusión de género, lo que a lo largo de la historia de la institución se ha ido fortaleciendo, demostrado en la incorporación de más mujeres en la Policía Nacional, y seguidamente en las diferentes especialidades que la conforman, mujeres que han demostrado su capacidad de liderazgo, fortaleza, y humanismo en los diferentes ámbitos donde se desempeñan, engrandeciendo significativamente la imagen institucional.

De esta manera la Dirección de Tránsito y Transporte acogiendo los éxitos obtenidos en las funciones que ejercen las mujeres de la institución, actualmente cuenta con 902 femeninas que desde su quehacer profesional realizan un aporte significativo a la aplicación de la norma, caracterizadas por la buena disposición para el servicio y su vocación policial, demostrados en su alto compromiso frente a la transparencia institucional; logrando con ello un empoderamiento basado en la formación de sus principios y valores que día a día desarrollan con la sociedad.

## I BALANCE DE GESTIÓN

A través del Plan Estratégico Institucional la Policía Nacional definió unas perspectivas estratégicas de las cuales la Dirección de Tránsito y Transporte enfocó sus esfuerzos al nivel misional contrarrestando los fenómenos de criminalidad y las contravenciones de manera focalizada y diferencial mediante la implementación de planes y programas que busque reducir la tasa de lesionados y muertos en accidentes de tránsito a nivel país, así como fortalecer las relaciones de la institución con los ciudadanos, por medio de la medición de la percepción del público en general



**564.698**  
Pasajeros y Peatones

**Actores Viales Sensibilizados**

**1'965.952**

Agremiaciones



**664.896**  
Motociclistas

- Centros Educativos
- Sector Transporte
- Entidades Públicas y Privadas



**112.160**  
Ciclistas



**129.058**  
Estudiantes



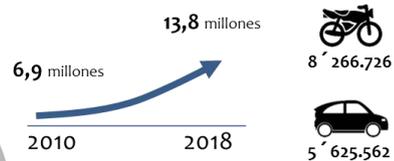
**495.140**  
Conductores público, carga y particular

**Lesionados en los últimos 6 años**



FUENTE: SIEVI información consultada a través del SIEDCO PLUS, 27/07/2017

**Incremento Parque automotor**



\*Fuente: RUNT corte 30 de abril 2017.

Los siniestros en las vías, se ubican como la segunda causa de muertes violentas en el país.

**Durante el 2017**

**18** muertes diarias  
**4,5** heridos cada hora

**90%** de accidentes son atribuidos al **Factor humano**  
**Prevenibles**

**43%**

De las víctimas fatales fueron motociclistas

**No acatar las normas de tránsito**

**22 billones**

Cuesta al país al año

**63%**

Ocurre en zonas urbanas

\*Fuente: Banco Interamericano de Desarrollo 2013 (BID)



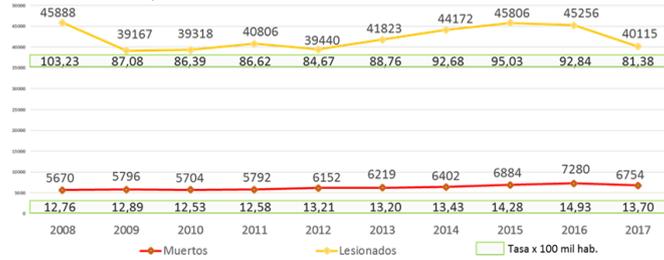
Muertos y Lesiones en Siniestros de Tránsito en Colombia



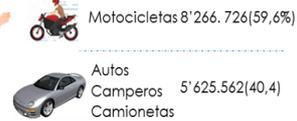
Principales hipótesis 2018



Histórico de muertos y lesionados 2008 al 2017



Registro Nacional Automotor 13'892.288 vehículos



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial, fecha de corte 30/06/2018

# Fortalecimiento tecnológico

## Centro de comando y Control de la Dirección de Tránsito y Transporte

**C4+2T**  
Dirección de Tránsito y Transporte

Integración de los Centros de Monitoreo Vial de los Transportadores de Carga y pasajeros.

1. Monitoreo 7/24, a través del C4-2T del tránsito vial.
2. Atención en tiempo real, de las alertas emitidas a través de los botones de pánico.
3. Prevención de actos delincuenciales como la "Piratería Terrestre".
4. Supervisión y control del tránsito vial de los transportadores.



## Atención incidentes al transporte

### Plataforma monitoreo sector transporte

- Información del vehículo
- Información del conductor
- Ubicación georreferenciada

### C4+2T Dirección de Tránsito y Transporte

- Creación del incidente.
- Asignación de servicio de policía.
- Seguimiento a la atención del caso.



## CONCLUSIONES

Teniendo en cuenta la programación y planeación efectuada por esta Dirección, respecto a la ejecución de los objetivos planteados para el desarrollo de los procesos misionales, se pudo observar el avance oportuno en el alcance de las metas fijadas mediante la priorización de actividades preventivas y de control en aquellos lugares identificados con mayor índice de ocurrencia de accidentalidad vial contrarrestando los comportamientos inadecuados en los diferentes actores viales, como lo son; adelantar en doble línea continua, desobedecer las señales de tránsito, el uso del cinturón, exceso de velocidad (entre otras conductas), todo esto, gracias al personal que integra nuestra especialidad y la utilización de herramientas tecnológicas asignadas para el cumplimiento misional de la Dirección.

Así mismo a través de cada uno de los convenios interadministrativos de cooperación que han venido siendo suscritos y ejecutados con las diferentes Administraciones Gubernamentales, Organismos de Tránsito, Concesionarias Viales y La Agencia Nacional de Seguridad Vial, mediante los cuales se han adquirido elementos logísticos, técnicos y tecnológicos para el cumplimiento misional en pro de salvaguardar vidas y generar conciencia ciudadana de autocuidado y control en lo que refiere a la seguridad vial.

En cumplimiento a la Directiva Operativa Transitoria N° 033 DIPON DISEC Parámetros para el despliegue operacional, monitoreo, seguimiento y evaluación de los compromisos dispuestos en el "Plan choque 100 días; el que la hace, la paga – seguridad con legalidad", se obtuvo el cumplimiento de la totalidad de acciones planificadas realizando las diferentes jornadas informativas de seguridad vial dirigidas a los diferentes actores viales que transitan por las vías urbanas y rurales de las unidades de policía priorizadas que presentan incremento índices de siniestralidad vial, propendiendo por la generación de condiciones de impacto y fortalecimiento de



la seguridad vial en el territorio que contribuyan a la disminución de los índices de siniestros de tránsito, actividades de control policial en los corredores viales con el fin de contrarrestar los delitos contra los recursos naturales (tráfico de fauna y flora, el narcotráfico, contrabando de mercancías y tráfico de inmigrantes y minería ilegal), ejecutando jornadas de sensibilización de seguridad vial dirigida a los estudiantes de establecimientos educativos y planes de control a vehículos de servicio público, privado y particulares, verificando el cumplimiento de la normatividad legal vigente para contrarrestar la siniestralidad vial de los estudiantes y realizando Reuniones con empresas de transporte de carga, con el fin socializar las modalidades delictivas más recurrentes, frente al hurto de mercancías a la cadena de suministros en los departamentos priorizados, en aras de prevenir el hurto.



La movilidad  
es de todos

Mintransporte

# CORMAGDALENA

# 7





El presente informe refleja los avances misionales de la Corporación Autónoma Regional Del Rio Grande De La Magdalena Cormagdalena y tiene como objeto brindar a la ciudadanía en general en el marco de la transparencia y participación ciudadana, un marco general de nuestra gestión misional.

Debemos destacar la formulación del nuevo proyecto APP, el cual estará adjudicado en el segundo semestre del año 2019, un proyecto que ha recogido las inquietudes de los diversos actores del Rio Magdalena y con el cual desarrollaremos no solo la competitividad del rio sino la de las regiones enmarcadas en nuestra jurisdicción.

De igual manera resaltamos que en lo corrido a octubre del presente se han transportado por el río cerca de 2 millones de toneladas de carga entre hidrocarburos y carga seca. Un gran éxito, teniendo en cuenta que en 2014 estábamos estancados en 1.5 millones de toneladas transportadas.

En la Zona Portuaria de Barranquilla en particular, los resultados han sido así mismo muy alentadores en cuanto a la evolución del transporte de la carga. Presentándose un incremento del 9.3% en el movimiento de toneladas. Un indicativo de que las tres campañas de dragado que realizamos este año en este sector han promovido el buen desempeño del sector portuario en la región Caribe.

De igual manera, llevamos a cabo acciones efectivas de vigilancia y control del estado actual de las concesiones portuarias, con el objetivo de incentivar a estas empresas a invertir y cumplir con sus compromisos adquiridos con el Estado. Con respecto a julio del año pasado, hemos mejorado en cuanto al recaudo de contraprestaciones, pasando del 57% de las concesiones en estado normal, a un 72% de las mismas.

Dar desarrollo a las líneas estratégicas misionales de la Corporación en cuanto a propender por el cuidado ambiental y la generación de energía, también fueron nuestra preocupación durante esta

gestión. Así, este año logramos la segunda entrega de beneficios por la venta de bonos de carbono, en la cual se concretó la negociación y venta de cerca de 625 mil certificados de reducción de carbono, que se traducen en igual número de toneladas de emisiones de carbono que se evitaron en materia de contaminación al medio ambiente. De igual forma, repoblamos aproximadamente cuatro millones de alevinos de especies nativas en humedales del valle aluvial del Río Magdalena en apoyo a la gestión de la mesa de pesca y humedales de nuestro río.

En desarrollo del Plan Maestro de Energía para el desarrollo regional, logramos la instalación de un sistema de generación de energía solar fotovoltaica en la Institución Educativa de Bohórquez en Campo de la Cruz, Atlántico, convirtiéndola en la primera institución autosuficiente en este departamento.

Otro de los logros que concretamos y en el cual trabajamos desde el primer día de esta administración, fue la puesta en marcha del Centro de Investigación e Ingeniería Cormagdalena – CIIC para devolverle a Barranquilla un Laboratorio de estudios robusto, equipado para estudiar y monitorear el caudal y perfil del flujo del Río Magdalena, propiciando la investigación del comportamiento de nuestro río.

## Nuestro objeto



La corporación regional del Río Grande de la Magdalena - CORMAGDALENA, fue creada por el artículo 331 de la Constitución Política Colombiana Y Reglamentada por la Ley 161 del año 1994, su objeto misional y jurisdicción se establecen en los artículos 2 y 3 de dicha Ley los cuales enuncian:

ARTÍCULO 2o. OBJETO. La Corporación tendrá como objeto la recuperación de la navegación y de la actividad portuaria, la adecuación y conservación de tierras, la generación y distribución de energía, así como el aprovechamiento sostenible y la preservación del medio ambiente, los recursos ictiológicos y demás recursos naturales renovables.

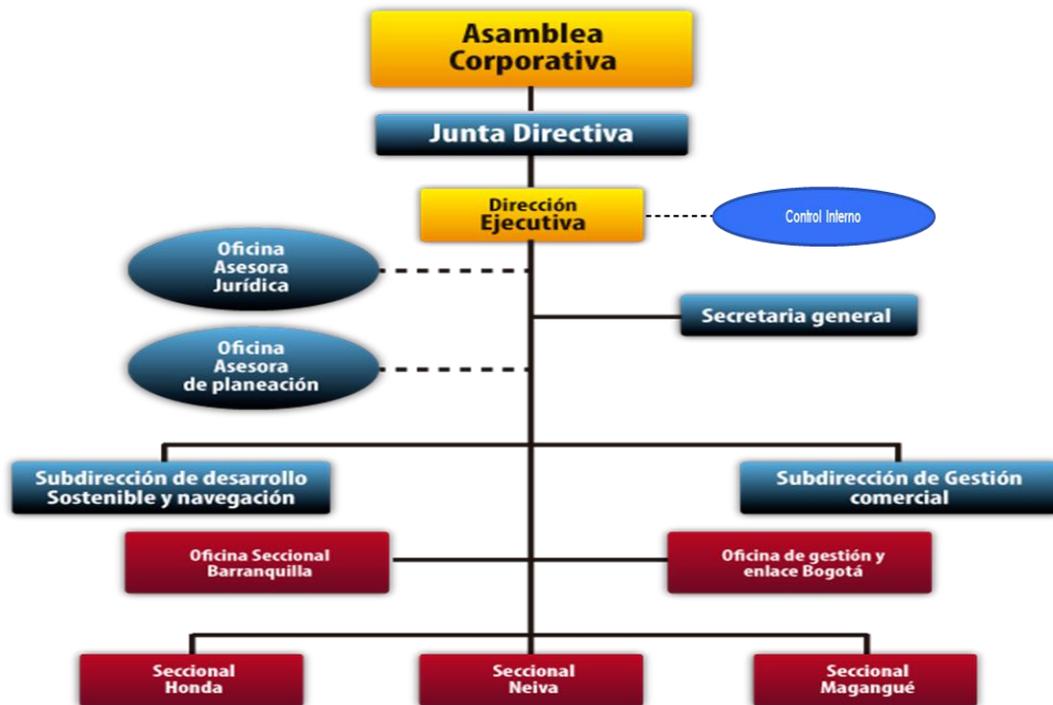
ARTÍCULO 3o. JURISDICCION. La Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena

tendrá jurisdicción en el territorio de los municipios ribereños del Río Magdalena, desde su nacimiento en el Macizo Colombiano, en la colindancia de los departamentos de Huila y Cauca, jurisdicción de los Municipios de San Agustín y San Sebastián respectivamente, hasta su desembocadura en Barranquilla y Cartagena. Así mismo, su jurisdicción incluirá los Municipios ribereños del Canal del Dique y comprenderá además los Municipios de Victoria, en el Departamento de Caldas, Majagual, Guaranda y Sucre en el departamento de Sucre, y Achí, en el Departamento de Bolívar. ARTÍCULO

De otra parte, cuenta con una sede principal en el municipio de Barrancabermeja y a la vez tiene sede en las ciudades de Bogotá, Barranquilla, Neiva y los municipios de Honda y Magangué.

## Estructura organizacional

Cormagdalena presenta la siguiente estructura organizacional:



## Plan de Ahorro 2018 – 2019. Adelgazamiento nóminas paralelas

Se reciben 125 contratos de prestación de servicio a Diciembre de 2018, para un total de \$9,980,000,000 incluyendo lo ejecutado y lo comprometido a fin de año. Sin embargo, antes del 1 de Octubre, cuando se renovaron los contratos, la entidad contaba con 160 contratistas, dejando de renovar 35 contratos.

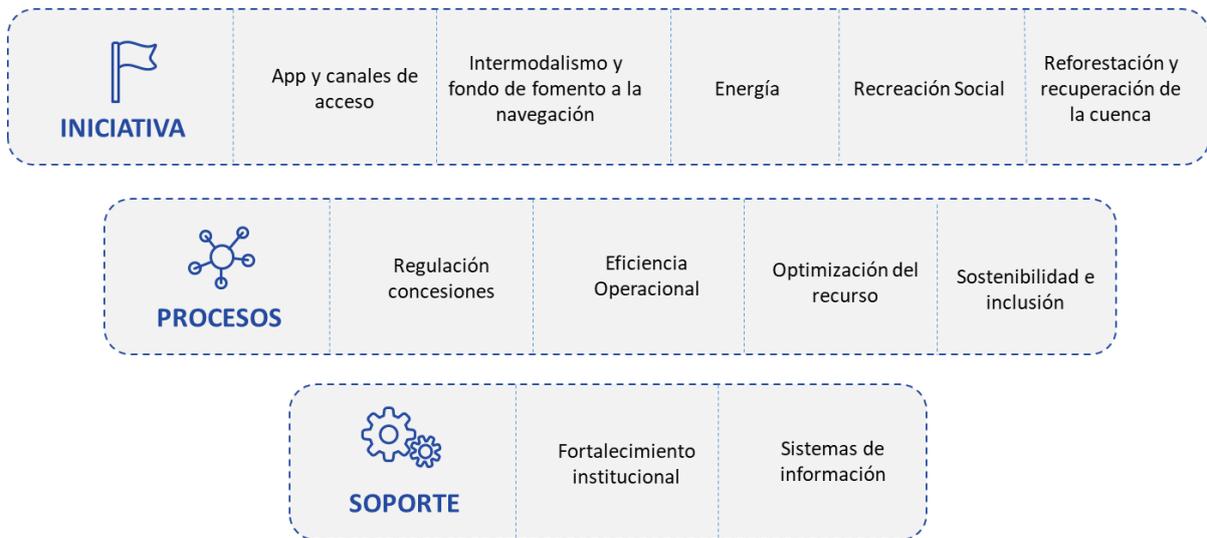
Actualmente venimos adelantando una estrategia enfocada en la reducción de la cantidad de contratistas, aun cuando los contratos actuales tienen vigencia hasta el 31 de Diciembre de 2018. Como resultado de esto, a partir del 22 de Octubre, se han reducido las OPS en 10 contratistas, ahorrando un total de \$120,000,000 a fin de año.



Para el anteproyecto de presupuesto de 2019 presentado para consideración de la Junta Directiva, se tomó la decisión de enfocar los gastos y la inversión en lo crucialmente importante y enviar un mensaje en cuanto a que los recursos nación y los recursos propios, deben destinarse principalmente en los objetos misionales de la Corporación. De esta forma, se presenta una reducción del 22% en las OPS.

Para lo anterior, se han fijado las siguientes medidas:

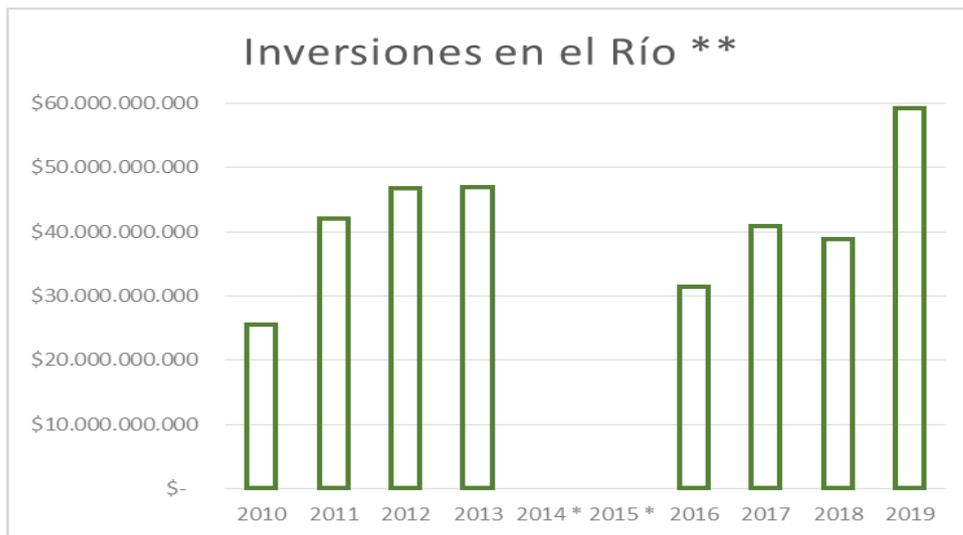
- a) Reducir la cantidad de contratistas, enfocándonos en las labores esenciales de seguimiento y apoyo que debe adelantar la entidad y que agreguen valor. Para esto, se han definido unas prioridades estratégicas como Corporación, a las cuales deben responder las contrataciones de 2019.
- b) Adopción de la tabla de honorarios de contratistas del Ministerio de Transporte. De esta forma los honorarios se establecen según criterios objetivos del sector y no por criterios subjetivos.
- c) Prohibición de más de un contrato por persona.
- d) Revisión aleatoria y periódica de los informes de supervisión e informes de actividades, por parte de Control Interno Disciplinario.



## Balance inicial

### Presupuesto de Dragado

En el anteproyecto de 2019, se presenta un aumento en la inversión de dragado del 53% tanto para obras en el Canal de Acceso de Barranquilla, el tramo Barrancabermeja – Pinillos y la zona de Pasacaballos.



\* APP del Río, a través de las cuales se realizaron las inversiones en el Río.

\*\* Incluye dragado, interventorías, batimetrías, estudios, equipos y seguimiento

El presupuesto presentado es el más alto en los últimos 9 años, con el cual se espera brindar las garantías para la navegación, aumentar la carga y que se reactiven las concesiones portuarias que no operan por falta de condiciones de navegabilidad. El presupuesto incluye recursos nación y recursos propios de la vigencia 2019 y vigencias del 2018 que no se pudieron invertir en este año.

Para llevar a cabo las obras, en especial las del canal de acceso de Barranquilla, se viene trabajando en un convenio con Asoportuaria en el que en conjunto se realizan las obras de dragado. En dicho esquema, Cormagdalena a través de Recursos Nación pone un porcentaje de la inversión, y destina una parte de las contraprestaciones. De ser necesarias adiciones, estas se realizarán si el recaudo de Cormagdalena supera las proyecciones iniciales. De esta forma, vinculamos a Asoportuaria en la importancia de aumentar el recaudo.

Apropiación Presupuestal:

Como consecuencia de gestiones adelantadas, se logró una adición presupuestal para el presupuesto de inversión por el orden de \$15.000 Millones, destinados a ejecución de obras para el mantenimiento del canal navegable.



CONCEPTO	PRESUPUESTO APROPIACIÓN JUNIO	PRESUPUESTO APROPIACIÓN OCTUBRE	% var.
GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	10.091.000.000	10.091.000.000	0%
SERVICIO A LA DEUDA	14.771.000.000	14.771.000.000	0%
GASTOS DE INVERSION	81.446.000.000	96.446.000.000	18%
DISPONIBILIDAD FINAL	4.648.000.000	4.648.000.000	0%

## Ejecución Presupuestal de Ingresos

A Septiembre de 2018, se habían recaudado \$11,451 millones (42% de cumplimiento), producto de las concesiones portuarias, las autorizaciones de actividad no portuaria, el uso de la hidrovía y el fondeo.

A Octubre de 2018, el recaudo asciende a \$20,511 millones (75% de cumplimiento). Esto debido al recaudo recibido de SPRB durante ese mes.



## APP del Río

Se trabaja en tres frentes a efectos de mejorar y blindar el proyecto en sus componentes socioeconómicos, ambientales y financieros. Se busca mitigar los riesgos de manera que se garantice la ejecución del contrato durante los 13 que está previsto.

- Convenio con el Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander Von Humboldt.
- Identificación de línea base socio ecosistémica y áreas priorizadas de posible conflicto.
- Documento con la relación socio/ambiental/económica de las áreas priorizadas con las actividades del proyecto de navegación (enfocado al recurso pesquero).
- Programa de monitoreo enfocado a la medición de las respuestas y cambios de la dinámica socioecológica en el marco de las actividades del Proyecto de Navegabilidad del Río Magdalena.



- Convenio con Universidad del Norte.
- Acompañamiento en la puesta en marcha del Centro de Ingeniería e Investigaciones del río Magdalena.
- Revisión y comentarios sobre los estudios y diseños que soportan la estructuración del contrato APP.
- Revisión y comentarios sobre los Apéndices Técnicos del Contrato APP.
- Acompañamiento durante la ejecución del contrato.
  
- Mesas de Trabajo Cormagdalena – Agencia Nacional de Infraestructura.
- Revisión y ajustes de la línea base del proyecto.
- Cierre de expediente ambiental en Canal de Acceso al Puerto de Barranquilla.
- Mejoramiento de los términos de referencia del apéndice ambiental en conjunto con Agencia Nacional de Licencias Ambientales.
- Ajustes legales, de riesgos, financieros del contrato.
- Tramite de la APP ante los entes competentes para la obtención de CONFIS.

Adicional a esto, se realizarán mesas de trabajo con el Ministerio del Interior y el ICANH, en donde se tengan en cuenta los componentes que atañen a estas entidades.

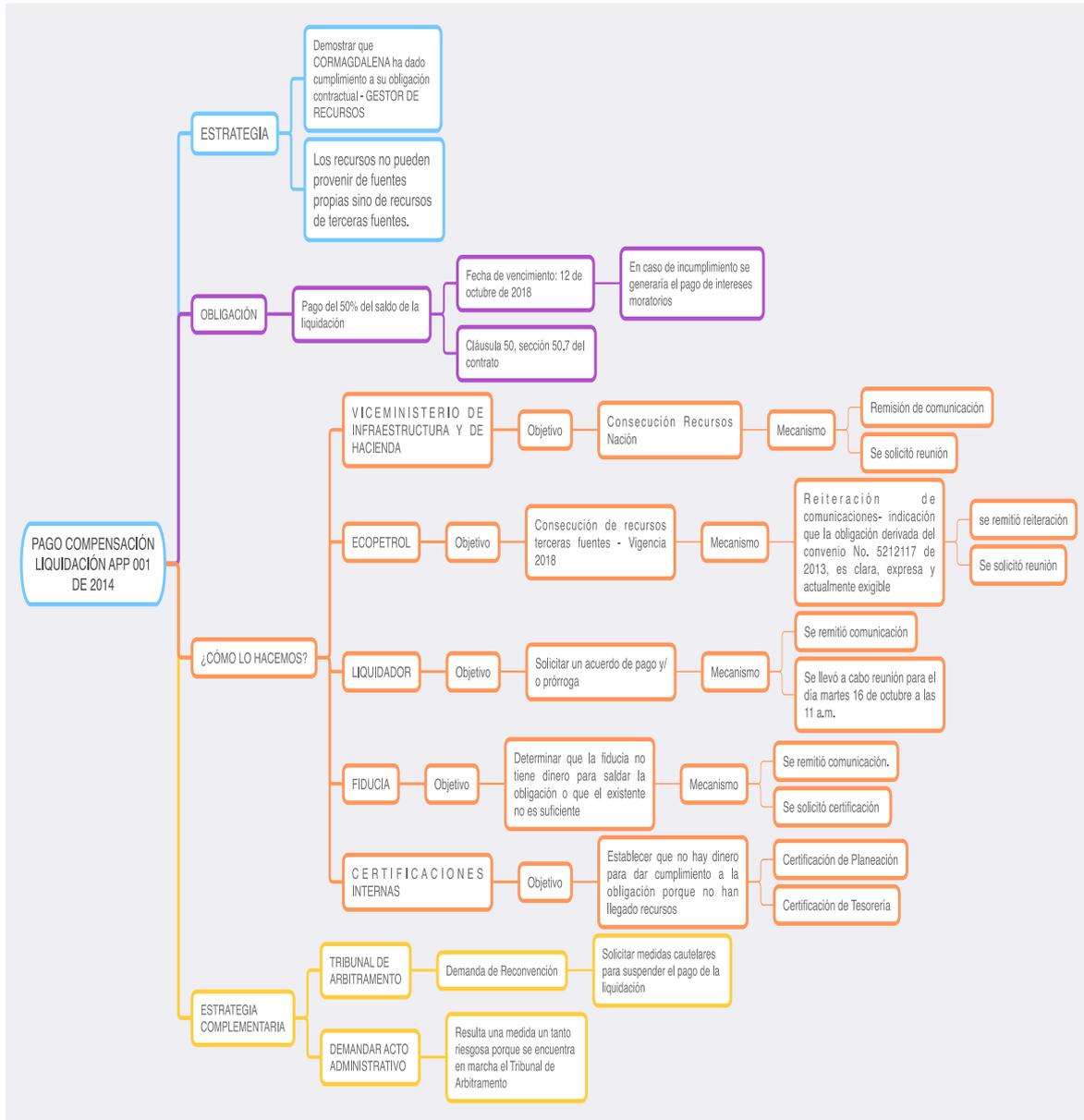
## Pago Liquidación de Navelena

Según el acuerdo de Liquidación realizado con Navelena, Cormagdalena debe pagar \$5,000 millones en Octubre de 2018 y \$5,000 millones en Octubre de 2019, debido a que el saldo en fiducia, no fue suficiente para pagar el valor que reconoció la interventoría. El pago por parte de Cormagdalena con fuente de la fiducia, está siendo investigado por los entes de control, quienes discuten la fórmula utilizada por la interventoría para reconocer las facturas que finalmente se pagaron. Por otro lado, Navelena convocó un tribunal de arbitramento, pues considera que se le debieron pagar el total de las facturas que presentó.

Cabe aclarar que Cormagdalena funcionaba en este contrato, como un gestor de pagos, los cuales para 2018 estaban a cargo de Ecopetrol y para 2019 estaban a cargo de la Nación.

Ante este escenario y al no contar con la caja suficiente, Cormagdalena no ha realizado el pago de la liquidación (generando intereses de mora) y Ecopetrol manifiesta que no va a realizar el pago para la liquidación del contrato, aunque si para realizar inversiones en el Río. Cormagdalena ha elevado esta situación ante Mintransporte y ante la Agencia de Defensa Judicial, y estudia la posibilidad de pedir medidas cautelares para suspender el pago de la liquidación e incluso demandar el acto administrativo de la liquidación.

Actualmente está pendiente que Presidencia defina los árbitros y que Cormagdalena escoja su abogado defensor, para dar inicio al tribunal de arbitramento, cuya contraparte es el liquidador de Navelena, escogido por Supersociedades.



## Campaña de dragado 4Q 2018

Se aseguran los recursos para el dragado de la última campaña del año, estimada para Diciembre de 2108. El contratista ha manifestado no tener equipos disponibles, pero se le ha reiterado que debe cumplir su contrato y debe presentar la semana del 6 de noviembre, una solución con equipos propios o de terceros. Actualmente el calado se encuentra en 9.2 metros y, si bien se venía deteriorando el canal, el mismo río ha venido limpiando el canal, aunque por históricos y época de estiaje, es necesario estar preparados para finales de este año.

## ¡ NUESTROS GRUPOS DE INTERÉS

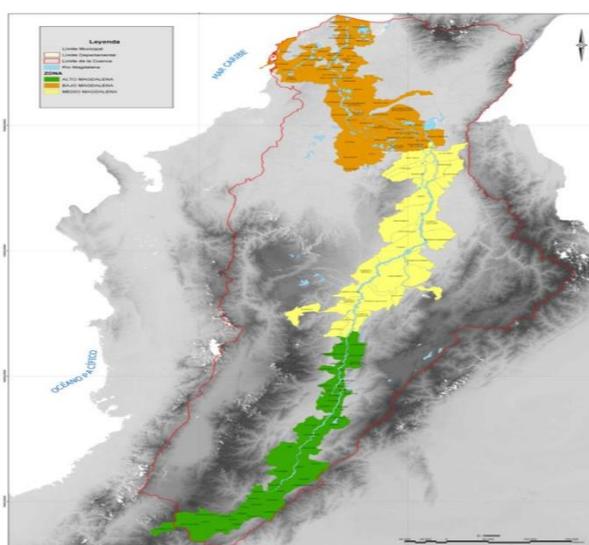


La población atendida en desarrollo de las obras de mantenimiento del canal navegable del Río Magdalena es de 1.766.018 pobladores de nuestra jurisdicción, con incidencia en trece departamentos y 129 municipios, localizados geográficamente así:

- **Variable Geográfica:**

DEPARTAMENTO		No. De Municipios
1	CAUCA	1
2	HUILA	24
3	TOLIMA	14
4	CUNDINAMARCA	9
5	CALDAS	2
6	BOYACÁ	1
7	ANTIOQUIA	5
8	SANTANDER	5

9	CESAR	4
10	BOLÍVAR	33
11	SUCRE	4
12	MAGDALENA	15
13	ATLÁNTICO	12
TOTAL		129



La Cuenca alta incluye el Departamento del Huila, Departamento del Tolima, Departamento de Cundinamarca, Bogotá D.C., y grandes ciudades a lo largo del río (capital del Huila) y Girardot. Las principales industrias de la zona son principalmente la agricultura, el turismo y la industria secundaria. Esta zona cuenta con algo grado de mecanización de la agricultura, con los principales productos de café, arroz, algodón, banano, caña de azúcar, maíz, trigo y frutas. La cría de animales en esta zona también está bien desarrollada, con los principales animales criados de vacas y ovejas. Este es rico en reservas de carbón, lo que representa un tercio de las reservas totales de carbón en Colombia; el hierro, la sal, el mármol y otros minerales también se producen aquí. Una cuarta parte de las industrias de transformación de Colombia se concentran en el área, incluyendo textiles, alimentos, vidrio, cemento, industria química, tabaco y demás industrias.

La Cuenca media se centra principalmente en los departamentos de Cundinamarca, Caldas, Boyacá, Santander, Antioquia, Bolívar y Cesar, etc. Esta zona cuenta con los principales productos agrícolas de plátanos, maíz y caña de azúcar, la cría de animales está muy desarrollada y de los principales minerales de petróleo, carbón y oro. También es la zona líder en la producción de cemento en Colombia. Barrancabermeja es la ciudad más importante en el Río Magdalena medio, una zona productora de petróleo importante de Colombia y cuenta con la mayor refinería de petróleo en Colombia.



La Cuenca baja y el Canal del Dique se centran principalmente en los departamentos de Bolívar, Cesar, Magdalena, y Atlántico etc.. Barranquilla y Cartagena en esta zona son dos ciudades portuarias importantes a lo largo de la costa atlántica ubicadas en la desembocadura del Río Magdalena y el Estuario del Canal del Dique respectivamente. Las dos ciudades están densamente pobladas con altos niveles de industrialización. Se trata de dos centros comerciales más importantes, principales puertos de comercio exterior, y de importantes bases industriales de Colombia. Los productos agrícolas de esta zona son el maíz, la yuca, el arroz, etc. La cría de animales está relativamente desarrollada.

## Variable Demográfica

CLASIFICACIÓN	DETALLE	NÚMERO DE PERSONAS	FUENTE DE INFORMACIÓN
Género	Hombre	865.349	DANE
Género	Mujer	900.669	DANE
Edad (años)	0 – 6	176.602	DANE
Edad (años)	7 – 14	370.864	DANE
Edad (años)	15 – 17	158.942	DANE
Edad (años)	18 – 26	158.942	DANE
Edad (años)	27 – 59	741.728	DANE
Edad (años)	60 en adelante	158.942	DANE
Grupos étnicos	Indígenas	0	
Grupos étnicos	Afrocolombianos	0	
Grupos étnicos	ROM	0	
Población vulnerable	Desplazados	0	
Población vulnerable	Discapacitados	0	
Población vulnerable	Pobres Extremos	0	

Fuente de Información: DANE, número de personas Objetivo: 1.766.018

## Actividad Económica

La población de la jurisdicción es muy diversa podemos encontrar grandes categorías de actividad como son: pesquera, agrícola y minera.

## Espacios de participación ciudadana

La Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena – Cormagdalena, cuenta con varios canales de comunicación con la ciudadanía, por medio de los cuales procura mantener informada de manera veraz y oportuna a la opinión pública, actores y grupos de interés sobre nuestra gestión.

Así, utilizando la plataforma de la página web oficial de la Cormagdalena, [www.cormagdalena.gov.co](http://www.cormagdalena.gov.co), difundimos los documentos, informes, actos, eventos y noticias que produce la entidad para mantener al tanto a los ciudadanos de las actividades y el desarrollo de los planes estratégicos y misionales de la Corporación.

De igual forma y en consonancia con el desarrollo de la comunicación digital, la Corporación encuentra un espacio idóneo de participación ciudadana en las redes sociales a través de las cuales ofrece un escenario permanente y amplio para la interacción con los grupos de interés. Bajo la coordinación de la Oficina de Comunicaciones de la entidad, la Corporación tiene cuenta activa en Twitter, Facebook, Instagram, Canal de Youtube y Flickr, mediante las cuales entrega y recibe constante información y retroalimentación de los ciudadanos.

En cuanto a canales de información, la Corporación igualmente produce regularmente y de acuerdo a la coyuntura, Boletines y Comunicados de Prensa que son enviados a una amplia Base de datos de medios de comunicación nacionales, regionales y locales, con el fin de mantener informados a los medios y por su conducto a la ciudadanía.

Otros espacios de participación ciudadana se concretan en la interacción directa con población ribereña y comunidad de los municipios de la jurisdicción de la Corporación, a quienes llegamos a través de estrategias de comunicación tales como jornadas de sensibilización ambiental sobre el cuidado del río con población infantil de municipios de la ribera. Así mismo, y de acuerdo a la necesidad, por ejemplo, en el caso de proyectos de alto impacto como lo es el Proyecto de recuperación de la navegabilidad del Río Magdalena, se organizan socializaciones o espacios de diálogo con la comunidad y grupos de interés para garantizar mantenerlos al tanto y recibir sugerencias y observaciones.



## AVANCES Y RESULTADOS DE LA GESTIÓN

### Balance inicial

#### Nueva App

Estructuración nuevo contrato APP: El Proyecto tiene las siguientes aprobaciones, conforme a lo establecido en el artículo 2.2.2.1.11.6 del Decreto 1082 de 2015

#### Ministerio de Transporte:

- Concepto Análisis de Riesgo del Proyecto de Recuperación de la Navegabilidad en el Río Magdalena (Artículo 18 del decreto 423 de 2001).
- Evaluación técnica favorable sobre el derecho a retribución por unidades funcionales de infraestructura (Artículo 2.2.2.1.2.2. del Decreto 1082 de 2015).
- El registro en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional (BPIN). (Artículo 2.2.2.1.11.6. del Decreto 1082 de 2015).

#### Ministerio de Hacienda y Crédito Público:

- Aprobación de las condiciones financieras de la estructuración del contrato.
- Aprobación de los riesgos y la Valoración de las Obligaciones contingentes por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público. (Artículo 2.2.2.1.6.1. y Artículo 2.2.2.1.7.3 del Decreto 1082 de 2015)

#### Departamento Nacional de Planeación:

- Concepto Favorable sobre la justificación de utilizar el mecanismo de Asociación Público-Privada como modalidad de ejecución para el desarrollo del proyecto por parte del Departamento Nacional de Planeación. (Artículo 2.2.2.1.6.2. del Decreto 1082 de 2015).
- El registro en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional (BPIN). (Artículo 2.2.2.1.11.6. del Decreto 1082 de 2015).
- Registro del proyecto en el Registro Único de Asociaciones Público Privadas (RUAPP). (Artículo 2.2.2.1.5.3 decreto 1082 de 2015).
- Autorización de cupo a Cormagdalena para comprometer vigencias futuras excepcionales de conformidad con el artículo 26 de la ley 1508 de 2012.

## Dragados de mantenimiento del canal navegable

Los trabajos de dragado y la actividad de remoción mecánica para el mantenimiento del canal navegable en el río Magdalena se desarrollaron en el sector comprendido entre Barrancabermeja (Santander) y Pinillos (Bolívar) y el Canal de Acceso al Puerto de Barranquilla, en los sitios que de acuerdo a la dinámica del río evidencien acumulaciones de sedimentos que disminuyan la profundidad requerida y dificulten la navegación en este sector.

Se ejecutan los siguientes contratos: Contrato de obra 0220-2018, Contrato 0184 de 2018 Cormagdalena, Contrato de Levantamiento Batimétrico 0243 de 2018, Contrato interadministrativo CIOH 2018.

## Macroproyecto restauración de los ecosistemas degradados del Canal del Dique

Conjuntamente con el Fondo de Adaptación, se logró la aprobación por parte del Ministerio de Ambiente del Plan Hidrosedimentológico “Proyecto de Restauración de Ecosistemas Degradados del Canal del Dique”.

El “Proyecto de Restauración de Ecosistemas Degradados del Canal del Dique” contempla dos fases. Una de corto y mediano plazo consistente en obras preventivas en 12 centros poblados. Las inversiones de estas obras ascienden a \$220.000 millones y benefician a más de 217 mil habitantes de los departamentos de Bolívar y Atlántico.

La segunda fase son obras que establecen interconexiones entre las ciénagas y el Canal el Dique, conexiones ciénaga- ciénaga y con los distintos canales naturales del sistema, así como el control de caudales para lo que se tienen contempladas dos esclusas y una compuerta en los sectores de Calamar y Puerto Badel. Inversión aproximada \$2.3 billones (CAPEX 1.9 + 0.35 OPEX).

De esta forma se lograrán 5 objetivos principales:

- Devolver el azul a la bahía de Cartagena.
- Control de inundaciones y control de niveles de agua en el canal.
- Aseguramiento del recurso hídrico del canal para agua potable, riego, ganadería, pesca y otros servicios.
- Navegación fluvial.
- Restauración de Ecosistemas.

## Inversiones obligatorias de ley 161 de 1994 – descontaminación ambiental de Barrancabermeja

En cumplimiento de la Ley 161 de 1994, parágrafo 1, artículo 17 “El municipio de Barrancabermeja presentará proyectos, previo a la apropiación de recursos por parte de la Junta Directiva de Cormagdalena para garantizar que se cumpla con lo establecido en la Ley”, se adelantaron acciones y gestiones para generar proyectos orientados a mitigar y minimizar los impactos negativos causados por las actividades antrópicas e industriales ejercidas desde tiempo atrás en el municipio de Barrancabermeja.

EL municipio de Barrancabermeja cuenta con 21 plantas de tratamiento de aguas residuales satélites, ubicadas en zonas periféricas de la ciudad, que por condiciones topográficas no pueden descargar al sistema de alcantarillado principal. La mayoría de éstas miniptar's se encuentran deterioradas, por lo que el Municipio de Barrancabermeja contrato un estudio de diagnóstico para la optimización de dichas plantas.

### Recursos vigencia 2018

En proceso de suscripción de convenio con la Alcaldía de Barrancabermeja y Aguas de Barrancabermeja cuyo objeto es “CONVENIO INTERADMINISTRATIVO PARA AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS, ADMINISTRATIVOS Y OPERATIVOS ENTRE CORMAGDALENA, MUNICIPIO DE BARRANCABERMEJA Y AGUAS DE BARRANCABERMEJA S.A E.S.P PARA LA ADECUACIÓN DE LA MINI-PTAR BOSTON DEL MUNICIPIO DE BARRANCABERMEJA”.

### Repoblamiento del recurso ictiológico.

CORMAGDALENA en cumplimiento de su objeto misional establecida en el artículo segundo de la ley 161 de 1994, de aprovechamiento sostenible y la preservación del medio ambiente, los recursos ictiológicos y demás recursos naturales renovables, formuló el Plan de Humedales y Pesca 2016-2018 el cual fue adoptado en el Plan de acción 2016-2018 “Por un río, vía de paz, vida y desarrollo”, en el Programa Misional para la Gestión Integral de Recursos Naturales y Desarrollo Sostenible, Subprograma Ecosistemas Estratégicos, con dos proyectos claves a) Restauración de Humedales y b) restauración del Recurso Ictiológico, con un enfoque integral involucrando la dimensión ambiental, social y económica, lo cual que contribuye a la recuperación y mantenimiento del recurso ictiológico y mejoramiento de las condiciones de vida de los pobladores.

Desde 1996 la Corporación Autónoma Regional del Rio Grande la Magdalena CORMAGDALENA, ha realizado actividades de repoblamiento de alevinos con especies como el Bocachico (*Prochilodus magdalenae*), Bagre rayado (*Pseudoplatystoma magdalenae*), Blanquillo (*Sorubim cuspicaudus*), y Dorada (*Brycon moorei*), que han generado beneficios ambientales, económicos y sociales en las zonas donde se han desarrollado.

Los programas de repoblamiento ictiológico obedecen a dos objetivos principales: la sostenibilidad del recurso mismo y el desarrollo socioeconómico de las comunidades. El primero es para mantener stocks de poblaciones para pesca artesanal y el segundo, para contribuir a la seguridad alimentaria de las comunidades de pescadores.



- Año 2018.

OBJETO	PLAZO DEL CONTRATO	VALOR PRESUPUESTO OFICIAL (PESOS)	UBICACIÓN
CONVENIO INTERADMINISTRATIVO PARA ADELANTAR ACTIVIDADES TENDIENTES A LA PRESERVACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD ICTIOLÓGICA MEDIANTE EL REPOBLAMIENTO CON ESPECIES NATIVAS EN HUMEDALES DEL VALLE ALUVIAL DEL RIO MAGDALENA Y APOYO A LA GESTIÓN DE LA MESA DE PESCA Y HUMEDALES DEL RIO MAGDALENA	HASTA 31 DE DICIEMBRE DE 2018	\$ 397.957.667	LLANURA ALUVIAL DEL RIO MAGDALENA
TOTAL		\$ 397.957.667	

SUBREGIÓN	DEPARTAMENTO	MUNICIPIO	CIÉNAGA	ALEVINOS	
				Especie	Cantidad
Magdalena Medio	Santander	Barrancabermeja - Puerto Parra	Chucuri - el Clavo	Bocachico	350,000
				Dorada	7,500
				Blanquillo	1,000
		Barrancabermeja - Simacota	Opón	Bocachico	350,000
				Dorada	7,500
				Blanquillo	1,000
		Puerto Wilches	Paredes - Santa Helena	Bocachico	350,000
				Dorada	7,500
				Blanquillo	1,000
	Cesar	Aguachica	Doña Maria	Bocachico	350,000
				Dorada	7,500
				Blanquillo	1,000
Antioquia	Yondo	Barbacoas	Bocachico	350,000	



				Dorada	7,500
				Blanquillo	1,000
Magdalena Bajo	Bolívar	Pinillos	Cucharito el Mico	Bocachico	350,000
				Dorada	7,500
				Blanquillo	1,000
TOTAL					2,151,000

## El futuro ya comenzó “100 días de gestión”

Estructuración nuevo contrato APP: Se trabaja conjuntamente entre el Ministerio de Transporte y Agencia Nacional de Infraestructura para mejorar la estructuración del contrato.

### Actividades

#### 1. Convenio con el Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander Von Humboldt.

- Identificación de línea base socio ecosistémica y áreas priorizadas de posible conflicto.
- Documento con la relación socio/ambiental/económica de las áreas priorizadas con las actividades del proyecto de navegación (enfocado al recurso pesquero).
- Programa de monitoreo enfocado a la medición de las respuestas y cambios de la dinámica socioecológica en el marco de las actividades del Proyecto de Navegabilidad del Río Magdalena.

#### 2. Convenio con Universidad del Norte.

- Acompañamiento en la puesta en marcha del Centro de Ingeniería e Investigaciones del río Magdalena.
- Revisión y comentarios sobre los estudios y diseños que soportan la estructuración del contrato APP.
- Revisión y comentarios sobre los Apéndices Técnicos del Contrato APP.
- Acompañamiento durante la ejecución del contrato.

#### 3. Mesas de Trabajo Cormagdalena – Agencia Nacional de Infraestructura.

- Revisión y ajustes de la línea base del proyecto.
- Cierre de expediente ambiental en Canal de Acceso al Puerto de Barranquilla.



- Mejoramiento de los términos de referencia del apéndice ambiental en conjunto con Agencia Nacional de Licencias Ambientales.
- Ajustes legales, de riesgos, financieros del contrato.
- Tramite de la APP ante los entes competentes para la obtención de CONFIS.

#### 4. Dragados de mantenimiento del canal navegable.

Se presentan los avances en los contratos que se ejecutan:

Contrato	Contratista	Valor Obra	Plazo	Volumen contratado	Equipo	Interventoría	Valor Interventoría	Avance contrato de obra
Contrato de obra 0220-2018	DRAGADOS HIDRÁULICOS	\$8.993.574.686	Hasta el 31 de diciembre de 2018.	598.000 m <sup>3</sup>	3 dragas, 1 equipo de remoción mecánica.	CONCEP S.A.S	\$746,736,900.	44.68% (4-11-18)
Contrato 0184 de 2018 Cormagdalena	DREDGING INTERNATIONAL	\$6.648.428.954	Hasta el 31 de diciembre de 2018.	384.695 m <sup>3</sup>	2 campañas	UG 21	\$717.257.744	98% (4-11-18)

CONTRATO	ESTADO:	OBJETO:	VALOR :	PLAZO:
Contrato de Levantamiento Batimétrico 0243 de 2018.	Adjudicado a Transportes del Mar S.A.S.	Levantamientos batimétricos entre Puerto Berrio – Pinillos.	Mil ciento noventa millones seiscientos ochenta mil seiscientos ochenta pesos m/cte (\$1.190.680.680.00) incluido AIU e IVA.	HASTA 31 DE DICIEMBRE DE 2018.

Contrato interadministrativo 2018.	CIOH	En ejecución.	Levantamientos batimétricos del canal de acceso al puerto de barranquilla.	Quinientos treinta y siete millones cuatrocientos sesenta y dos mil pesos m/cte (\$537.462.000.00) incluido AIU e IVA.	HASTA 31 DE DICIEMBRE DE 2018.
------------------------------------	------	---------------	--	--	--------------------------------

## 5. Programa estratégico adecuación y conservación de tierras diseño y construcción de obras de contención y recuperación en la tablestaca colapsada en la terminal fluvial de pasajeros Yuma en Barrancabermeja – Santander.

Cormagdalena declara la Urgencia Manifiesta mediante resolución No. 000251 de 14 de septiembre de 2018 y realiza la contratación de obra a través del contrato No. 0-0244-2018.

### Antecedentes

El 13 de agosto de 2018 se evidenció agrietamiento en los andenes y asentamientos de las escaleras y rampa de acceso contiguas a la zona reparada en al año 2013.

El 16 de agosto de 2018 se presentó colapso de parte de la tablestaca, en escaleras y rampa de acceso, contigua a la zona reparada en al año 2013.



*Zona de colapso de escales y andenes.*

El 27 de agosto de 2018 se evidenciaron agrietamientos en el muro colindante con ECOPETROL y en los andenes adyacentes al módulo 1 de la edificación donde funciona la venta de taquillas y sala de espera de usuarios del terminal fluvial.

Actualmente el módulo 1 de la edificación del Terminal Fluvial de Yuma se encuentra en un ALTO RIESGO de colapso, dado que la cimentación de ésta corresponde a zapatas que no están diseñadas para soportar la socavación del Río. Como se muestra en la imagen, a la fecha, el módulo 1 del edificio se encuentra a menos de 10 metros del sitio de colapso, lo cual pone en riesgo la edificación y la inversión realizada por la entidad de alrededor de \$3.780 millones de pesos.



*Agrietamientos en muros colindantes Ecopetrol.*



*Situación de Alto Riesgo del módulo 1 de la Edificación del Terminal Fluvial de Yuma*

El jueves 13 de septiembre de 2018 se presentó colapso de parte de la placa contigua al ala norte del Terminal Fluvial de Yuma, que implica una pérdida acelerada e irresistible del terreno que soporta el edificio.

Por tal razón, Cormagdalena requiere recuperar de manera urgente el paramento de la tablestaca en tramo fallado y reconfigurar el terreno para minimizar el riesgo de la estructura del ala norte de la terminal Yuma.

## Objetivo General

Diseñar y Construir obras de contención y recuperación en la tablestaca colapsada y recuperación del terreno adyacente a esta, en la terminal fluvial de pasajeros Yuma en Barrancabermeja – Santander.

## Programa Estratégico Gestión Integral De Recursos Naturales Y Desarrollo Sostenible

### Macroproyecto Restauración De Los Ecosistema Degradados Del Canal Del Dique



Conjuntamente con el Fondo de Adaptación, se logró la aprobación por parte del Ministerio de Ambiente del Plan Hidrosedimentológico “Proyecto de Restauración de Ecosistemas Degradados del Canal del Dique”.

El “Proyecto de Restauración de Ecosistemas Degradados del Canal del Dique” contempla dos fases. Una de corto y mediano plazo consistente en obras preventivas en 12 centros poblados. Las inversiones de estas obras ascienden a \$220.000 millones y benefician a más de 217 mil habitantes de los departamentos de Bolívar y Atlántico.

*Ilustración 2 Render del diseño de la Esclusa de*

#### *Calamar.*

La segunda fase son obras que establecen interconexiones entre las ciénagas y el Canal el Dique, conexiones ciénaga- ciénaga y con los distintos canales naturales del sistema, así como el control de caudales para lo que se tienen contempladas dos esclusas y una compuerta en los sectores de Calamar y Puerto Badel. Inversión aproximada \$2.3 billones (CAPEX 1.9 + 0.35 OPEX).

De esta forma se lograrán 5 objetivos principales:

- ✓ Devolver el azul a la bahía de Cartagena.
- ✓ Control de inundaciones y control de niveles de agua en el canal.



- ✓ Aseguramiento del recurso hídrico del canal para agua potable, riego, ganadería, pesca y otros servicios.
- ✓ Navegación fluvial.
- ✓ Restauración de Ecosistemas.

## Inversiones obligatorias de ley 161 de 1994 – descontaminación ambiental de barrancabermeja

En cumplimiento de la Ley 161 de 1994, parágrafo 1, artículo 17 “El municipio de Barrancabermeja presentará proyectos, previo a la apropiación de recursos por parte de la Junta Directiva de Cormagdalena para garantizar que se cumpla con lo establecido en la Ley”, se adelantaron acciones y gestiones para generar proyectos orientados a mitigar y minimizar los impactos negativos causados por las actividades antrópicas e industriales ejercidas desde tiempo atrás en el municipio de Barrancabermeja.

EL municipio de Barrancabermeja cuenta con 21 plantas de tratamiento de aguas residuales satélites, ubicadas en zonas periféricas de la ciudad, que por condiciones topográficas no pueden descargar al sistema de alcantarillado principal. La mayoría de éstas miniptar’s se encuentran deterioradas, por lo que el Municipio de Barrancabermeja contrato un estudio de diagnóstico para la optimización de dichas plantas.

### Programa Estratégico Actividad Portuaria

#### Estado inicial

##### TONELADAS MOVILIZADAS POR EL RÍO MAGDALENA

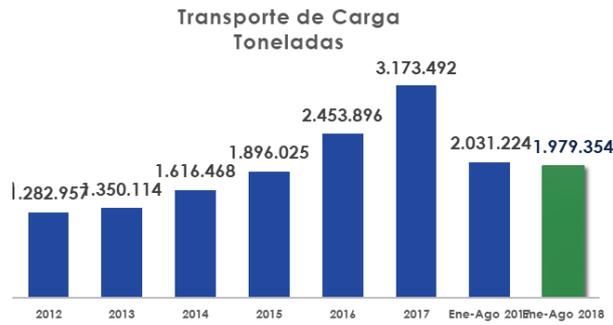
Para el periodo enero-agosto 2018 se movilizaron por el río 1.979.354 toneladas presentando un cumplimiento acumulado del 86%.

Contamos con un nuevo eje estratégico denominado Promoción del Río, con el fin de impulsar el movimiento de toneladas a través de:

Acompañamiento a usuarios en el desarrollo de proyectos

Mapeo de clientes y proyectos potenciales

Alianzas estratégicas entre diferentes actores de la cadena



A corte de agosto del 2018 se recibió:

- ✓ Una focalización en el desarrollo de oportunidades de recreación social
- ✓ Una identificación de usuarios potenciales del Río Magdalena según sector económico con base con el cual elaboró un plan de visitas con posibles influenciadores y empresas interesadas de acuerdo con el sector económico perteneciente.



## Comportamiento Movimiento de Carga

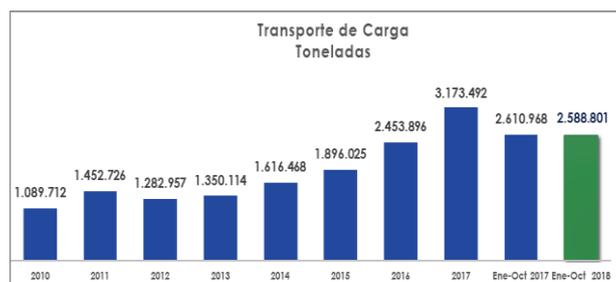
### Zona Portuaria de Barranquilla

Para el periodo enero-octubre 2018 se movilizaron por la Zona Portuaria de Barranquilla 9.573.630 toneladas presentando un incremento del 7,7% con respecto al mismo periodo del año anterior.

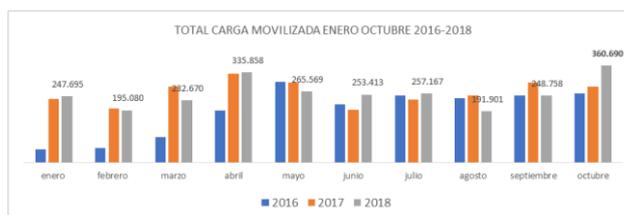


## Río Magdalena

En el 2017 logramos alcanzar una cifra histórica, 3.1 millones de toneladas movilizadas por el río aumentando en un 191% la carga movilizada con respecto al 2010 y un 29% con respecto al 2016. Para el periodo enero-octubre 2018, hemos movilizado 2.588.801 toneladas. Se espera terminar el año con una cifra similar a la del 2017, teniendo en cuenta que el último trimestre del año es de aguas altas lo cual facilita el transporte por el río.



Cabe resaltar, que en el pasado mes de octubre ha sido el mes que más carga se ha movido desde el 2016.



Hemos alcanzado una cifra histórica en el 2018. En cuanto al total de la carga, especialmente de hidrocarburos, hemos alcanzado una cifra nunca antes vista en el movimiento de toneladas por el río, siendo octubre el mes con mayor número de toneladas movilizadas desde el 2009.

El tipo de carga que se transporta por el río, en un 94% corresponde a hidrocarburos con productos como: combustóleo (75% del total de la carga de hidrocarburos), nafta y crudo. El 6% restante hace referencia a carga seca y se transportan productos como: carbón (91% del total de la carga seca), cemento, maíz, fertilizantes, entre otros.

Para el periodo enero-octubre 2018 hemos evidenciado una disminución del 14% de la carga seca transportada con respecto al mismo periodo del año anterior lo cual podría explicarse, por la sobre oferta de tractocamiones con fletes económicos, la poca rentabilidad en la carga de compensación, entre otros factores. Sin embargo, la carga de hidrocarburos ha presentado un comportamiento muy similar al del mismo periodo en el 2017, solo con una leve diferencia a favor en el 2018 alrededor de las 1.500 toneladas.

El buen comportamiento del movimiento de crudo durante el mes de octubre, y en general de todos los productos de carga líquida transportados por el río en ese mismo mes, ha permitido mejorar el porcentaje de crecimiento con respecto al año anterior. Y es que, para el periodo enero-septiembre del 2018 presentamos una variación negativa del 4,3% mientras que para el periodo enero-octubre ha sido del -0,8%, mejorando así 3,5 puntos porcentuales.

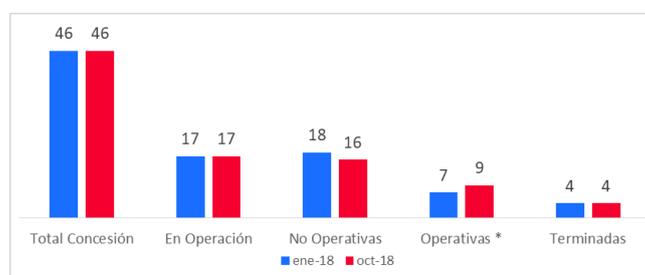
Como conclusión, esperamos que para el cierre del 2018 logremos alcanzar la cifra del 2017, y por qué no, superarla. Para ello, seguimos adelantando iniciativas de promoción del río con la finalidad de aumentar dicha carga conscientes del potencial que tiene el Río Grande de la Magdalena, continuamos trabajando por impulsar el transporte intermodal del país y promoveremos las iniciativas que sean necesarias para lograr la inversión y confianza necesaria en el mismo.

## Estado Concesiones Portuarias y no Portuarias

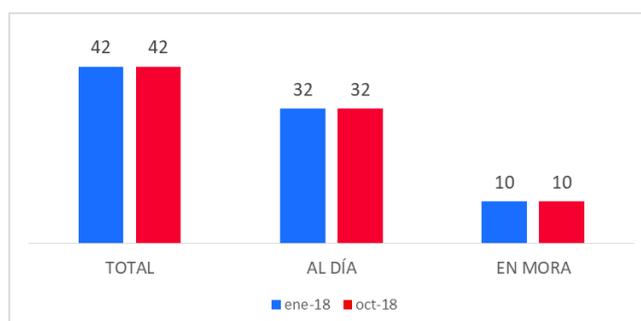
### Concesiones Portuarias

Las concesiones portuarias se dividen en 28 concesiones marítimas y 18 concesiones fluviales, para un total de 46 concesiones. 17 concesiones se encuentran operando, 10 corresponden a las concesiones marítimas y 7 a las concesiones fluviales.

Es necesario mencionar que las 9 concesiones en estado Operativo están habilitadas para prestar servicios de operación portuaria, sin embargo, no lo ejecutan debido a temas de disponibilidad de carga.



En cuanto al pago de la contraprestación, 32 de las 46 concesiones a octubre de 2018 se encontraban al día con el pago de la contraprestación, 4 concesiones terminadas y los 10 restantes se encontraban en mora. Contando con el 72% del total de las concesiones al día.



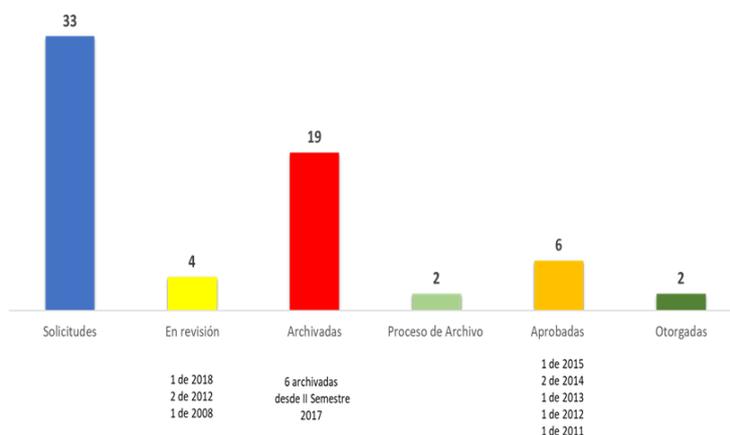
En la siguiente tabla se evidencia el estado de las 10 concesiones portuarias que se encontraban en mora, a corte 31 de octubre de 2018, con el respectivo estado de los procesos de cobro que se encontraron a la fecha:



CONCESIONES PORTUARIAS	MORA	CARTERA VENCIDA DESDE	DÍAS DE MORA	ESTADO
S.P. Michellmar	\$ 4.784.931.630,00	Jul-13	1.941	Cobro Coactivo
Soportuaria	\$ 1.799.245.452,00	Oct-13	1.853	Proceso Sancionatorio
S.P. Terminal las Flores	\$ 16.397.064.814,00	Jul-14	1.575	Proceso Sancionatorio
S.P.R. Magangué	\$ 395.087.795,84	Feb-15	1.341	Multado en Proceso Sancionatorio
S.P. Terminal Mallorquin	\$ 1.324.232.464,00	Nov-15	1.073	Multado en Proceso Sancionatorio / Cobro Coactivo
S.P. Aquamar Muelle Base (46)	\$ 192.126.003,00	Ene-16	1.006	Solicitud Terminación Anticipada
S.P. Naviera Rio Grande	\$ 446.236.840,00	Fen-16	975	Cobro Coactivo
S.P. Parques Urbanos	\$ 791.291.303,00	Sept-16	772	Proceso Sancionatorio
S.P. Terminal de Galán S.A.	\$ 96.247.361,00	Jun-18	152	Cobro Persuasivo
S.P. Bocas de Ceniza	\$ 748.069.995,00	Ago-18	64	Cobro Persuasivo

En lo referente a temas de inversión, se han invertido más de \$543 Mil Millones de pesos en zonas de uso público según la última información disponible a corte de junio del 2018. Con respecto a la cifra de diciembre del 2017 se ha presentado un incremento del 3% con respecto a la cifra reportada. Éste último dato aún se encuentra en validación por las Interventorías.

Finalmente, en cuanto a las solicitudes de concesión portuaria, tenemos 14 solicitudes de concesión en trámite, de las cuales 2 cuentan con resolución de otorgamiento y otras 6 tienen resolución de aprobación.

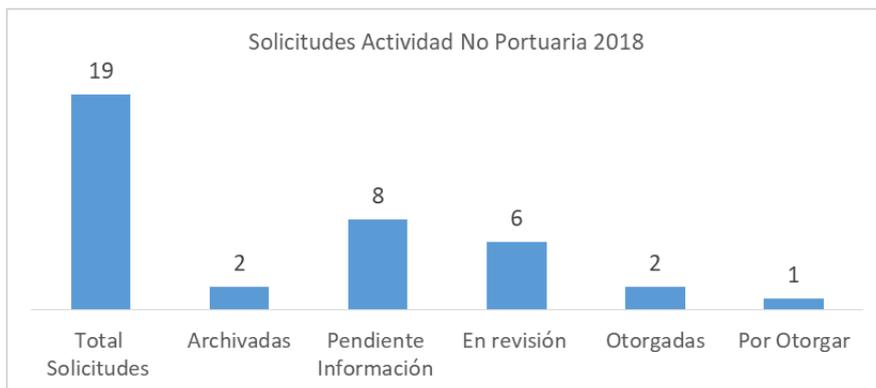


### Actividad No Portuaria

Por su parte, a corte de octubre del 2018 contamos con 50 permisos y/o autorizaciones vigentes otorgados por Cormagdalena clasificados así:



En lo corrido del año 2018 se emitieron dos (2) nuevos permisos referentes a control de inundaciones: Alcaldía de Palmar de Varela y Celsia.



En la siguiente tabla se evidencia el estado de los autorizados que tenían pagos pendientes a corte del 31 de octubre del 2018:

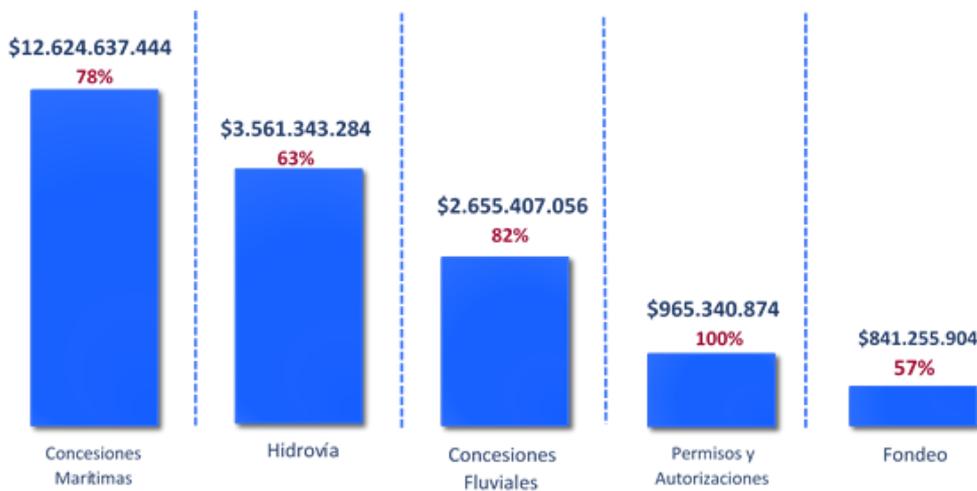


PERMISOS Y AUTORIZACIONES	MORA	CARTERA VENCIDA DESDE	DÍAS DE MORA	GESTIÓN REALIZADA / ESTADO DEL PROCESO
Sociedad Dry Log S.A. Astillero y Logístico	\$1.787.129.225,00	Ago-12	2.253	En cobro coactivo
Juan Manuel Gálvez Cardona	\$140.574.035,00	Oct-13	1.835	En cobro coactivo
Distrito de Cartagena	\$138.584.806,00	Dic-13	1.766	En cobro coactivo
Alcaldía Municipal de Palmar de Varela	\$ 32.019.792,87	Sep-18	54	En cobro persuasivo
Ecopetrol S.A.	\$ 130.270	Sep-18	49	En cobro persuasivo
Astilleros Unidos S.A.	\$6.648,00	Oct-18	27	En cobro persuasivo
Astilleros Marítimo y Fluvial S.A.	\$17.152,00	Oct-18	7	En cobro persuasivo

## Ingresos

A corte de octubre del 2018 la Subdirección Comercial recibió ingresos por \$20.648 millones teniendo un porcentaje de cumplimiento de lo proyectado del 75%. En cuanto al porcentaje de cumplimiento acumulado nos encontramos al 123%, teniendo en cuenta que en el último mes recibimos la mayor fuente de ingresos de concesiones portuarias, el cual, se encontraba proyectado recibir en el mes de diciembre.

A continuación, se detallan los ingresos recibidos durante el periodo enero-octubre 2018 con sus respectivos porcentajes de cumplimiento por actividad:



Dentro de los principales factores que han impactado en el cumplimiento se encuentran:

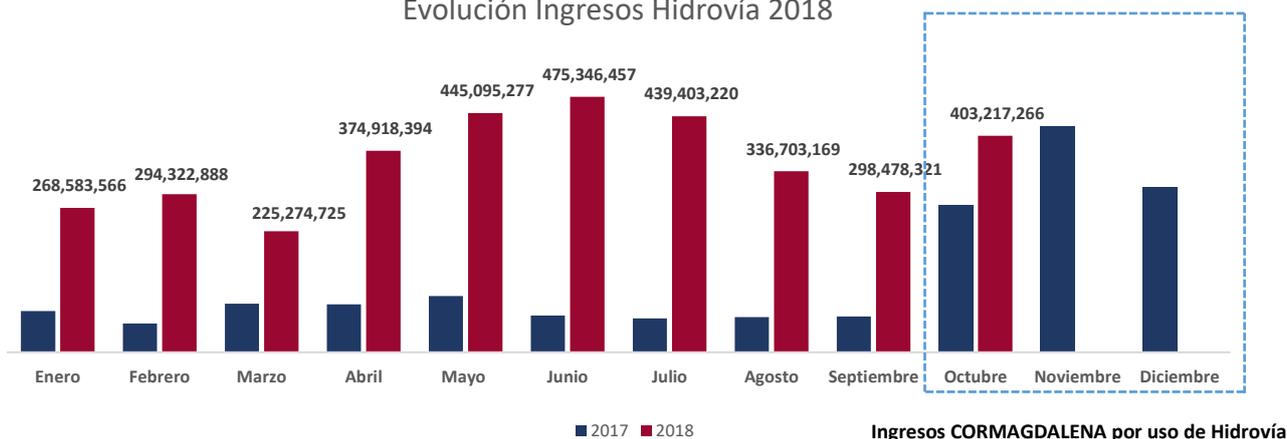
- 
 Recálculos de los pagos de contraprestación de 3 años de 3 concesiones portuarias que no se hicieron en su momento. **\$ 1.100 Millones de pesos.**
- 
 Diferencial cambiario. Aprox. **\$380 Millones de pesos.**
- 
 Pago de anualidades de Contraprestación de Concesiones Portuarias en Mora. Aprox. **\$1.450 Millones de pesos.**

### Uso de la Vía Fluvial

En cuanto a los ingresos del periodo enero-octubre 2018 éstos se encontraban alrededor de los \$3.561 millones y contamos con un cumplimiento acumulado del 81%.



## Evolución Ingresos Hidrovía 2018



Ingresos CORMAGDALENA por uso de Hidrovía

Puerto Salgar/La Dorada hasta Bocas de Ceniza

## Programa Estratégico Energía para el Desarrollo Regional

## Estado Inicial

## Gestión De Proyectos De Energía

Como resultado de la formulación del Plan Maestro de Energía de CORMAGDALENA – Subregiones Medio y Bajo Magdalena elaborado en el año 2017 y en desarrollo del Plan de Acción de la Corporación 2018 - 2020, se han venido formulando, gestionando y ejecutando proyectos en Instituciones Educativas para atender los requerimientos del servicio de energía identificados. En este orden de ideas, se encontró que se han realizado sesiones de trabajo con entidades gubernamentales y empresas tanto del sector público como privado, actividad esta que a la fecha registraba los siguientes resultados:

- ✓ Ejecución del proyecto “Implementación de un sistema de generación de energía solar fotovoltaica con conexión a la red en la Institución Educativa de Bohórquez en el municipio de Campo de la Cruz en el departamento del Atlántico”.

Durante el año 2018, hasta el mes de Agosto, el proyecto contaba con un avance del 70% en donde se evidenció la ejecución de las obras preliminares y socialización del proyecto ante la comunidad estudiantil, suministro de los equipos requeridos para la correcta ejecución del proyecto tales como: 152 paneles de 330W cada uno, 1 inversor de inyección a red con potencia de salida de 23 kW y 2 inversores cargadores de 10 kW cada uno conectados a un banco de 16 baterías de 12V – 200 Ah cada una, entre otros elementos. Además, se encontró que los paneles solares, inversores, baterías y protecciones estaban instalados.



- ✓ Gestión del proyecto “Construcción de un Sistema de Generación de Energía Solar Fotovoltaico, de Cobertura Parcial de 55 kWp con conexión a la red, para la Universidad del Atlántico – Sede Regional Sur, en el municipio de Suán, en el departamento del Atlántico”.

Continuando con la dinámica de propiciar la generación de energía en instituciones del gobierno, se evidencia la gestión del proyecto referenciado ante los directivos de la Universidad del Atlántico y se logró la financiación del 40% del total de los recursos del proyecto por parte de la sede universitaria.

## Gestión Interinstitucional Para El Desarrollo De Proyectos

Como resultado de la identificación de posibles aliados estratégicos para el desarrollo de proyectos de generación y distribución de energía, se continuó con las gestiones con entidades y organismos tanto nacionales como internacionales. A continuación, se relacionan los principales avances:

Convenio Interadministrativo con la Unidad de Planeación Minero Energética (UPME): A la fecha, se encuentra en aprobación los Estudios Previos para la suscripción de un Convenio Interadministrativo entre la Corporación y la UPME cuyo objeto es “Aunar esfuerzos técnicos, administrativos y financieros dirigidos a facilitar la coordinación interinstitucional en el desarrollo de planes, programas o proyectos (productivos, energéticos o integrales), en las zonas rurales del área de influencia de Cormagdalena”.

Apoyo a la Alcaldía de Remolino en la Gestión del proyecto “Implementación de un sistema de generación de energía solar fotovoltaica para la Electrificación de Zonas Rurales No Interconectadas en el Corregimiento de Martinete en el municipio de Remolino en el departamento de Magdalena”. Al respecto se brindó la asesoría técnica solicitada por la Alcaldía municipal para la formulación del proyecto y se realizaron las gestiones necesarias para obtener la financiación del mismo. El operador de red de la zona, Electricaribe S.A. E.S.P. manifestó que el proyecto fue presentado a la UPME para ser susceptible de financiación con recursos del fondo FAER. En la actualidad el proyecto se encuentra con concepto favorable por parte de la UPME en espera que el gobierno nacional asigne los recursos solicitados.

## Posicionamiento En El Sector Energético Colombiano

De acuerdo con la política institucional establecida en el Plan Maestro de Energía de Cormagdalena en la cual se indica que la Corporación contribuirá a través de la gestión e impulso de proyectos de energía eficientes y sustentables, al mejoramiento de la calidad de vida de las comunidades y al desarrollo sostenible de los emprendimientos ubicados en su jurisdicción, se planteó que una de las estrategias para dar alcance a dicha política es “Crear y consolidar mecanismos de coordinación con las autoridades, entidades y agentes del sector energético colombiano, con el propósito de lograr el reconocimiento como actor del sistema y facilitar la gestión de proyectos estratégicos”.

En este orden de ideas, la participación en eventos y/o exposiciones de carácter nacional e internacional donde se exhiben, promocionan y comercializan proyectos, productos y desarrollos de diferentes tecnologías de generación de energía contribuye al Posicionamiento en el Sector y Fortalecimiento de la imagen de la Corporación en ámbitos diferentes al transporte fluvial. Los eventos del sector energético en los que participó Cormagdalena fueron los siguientes:

- ✓ Exposolar Colombia 2018. Cormagdalena participó en la Feria desarrollada los días 31 de Mayo, 1 y 2 de Junio. Como resultado de la asistencia al evento, se tiene que se realizó gestión con empresas interesadas en Permisos y Autorizaciones No Portuarias relacionadas con el tema de energía, especialmente, con personal de EPM y su aliado estratégico ERCO para el desarrollo de proyectos de generación de energía a partir de la instalación de paneles solares e estructuras flotantes en embalses o zonas del río que resulten factibles para la implementación de este tipo de proyectos así como con entidades territoriales pertenecientes a la jurisdicción del Medio Magdalena interesadas en la presentación de proyectos de Electrificación Rural ante el OCAD de Cormagdalena.
- ✓ Vigésimo Congreso Nacional e Internacional Andesco “Servicios Públicos domiciliarios, TIC y TV para el Crecimiento Verde: La Corporación participó en el Congreso realizado por la Asociación Nacional de Empresas de Servicios Públicos y Comunicaciones – Andesco durante los días, 4, 5 y 6 de Julio de 2018. Durante el desarrollo del evento, se realizaron mesas de trabajo con diferentes empresas del sector energético interesadas en adelantar proyectos de generación de energía eléctrica en la zona de influencia de Cormagdalena, así como con posibles aliados estratégicos como Veolia, interesados en aunar esfuerzos para desarrollar temas de eficiencia energética.

Adicionalmente, se logró establecer relaciones con Enel Colombia, compañía multinacional que agrupa a diferentes empresas del sector de la energía, con el propósito de regularizar el permiso por Uso y Ocupación de los bienes de uso público en la jurisdicción de Cormagdalena, actualmente ocupados en la operación de la Central Hidroeléctrica El Quimbo. A partir de este contacto, se han realizado dos mesas de trabajo con el equipo técnico y jurídico de la empresa, en donde se pretende demostrarles el origen de la obligación que tienen por la ocupación del cauce.

## El futuro ya comenzó “100 días de gestión”

Dando continuidad a los procesos que se venían desarrollando en la Corporación, durante los 100 días, se ha logrado lo siguiente:

- ✓ Ejecución del proyecto “Implementación de un sistema de generación de energía solar fotovoltaica con conexión a la red en la Institución Educativa de Bohórquez en el municipio de Campo de la Cruz en el departamento del Atlántico”.

De acuerdo con el compromiso contractual, se alcanzó la ejecución del 100% del proyecto en condiciones satisfactorias. Como resultado de lo anterior, el día 16 de octubre se realizó la Inauguración y Socialización del proyecto ante la comunidad en general, en donde el Director Ejecutivo explicó los antecedentes, conformación y funcionamiento del sistema y beneficios de este, que hacen que dicha Institución sea la primera en contar con un sistema autosuficiente de suministro de energía en el departamento del Atlántico.

Gestión del proyecto “Construcción de un Sistema de Generación de Energía Solar Fotovoltaico, de Cobertura Parcial de 55 kWp con conexión a la red, para la Universidad del Atlántico – Sede Regional Sur, en el municipio de Suán, en el departamento del Atlántico”.

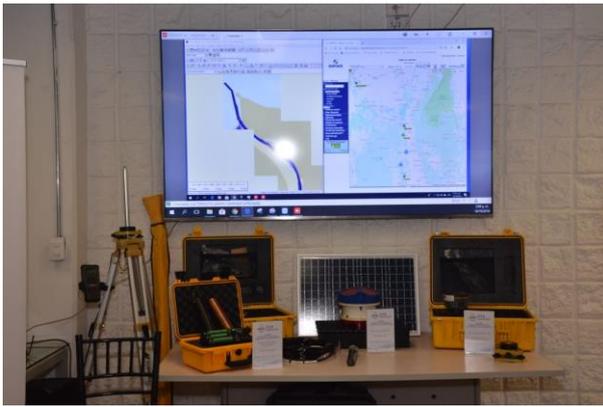
A fin de concretar los logros obtenidos anteriormente, durante el período comprendido entre Agosto y Octubre se han realizado los trámites necesarios para la suscripción del Convenio Interadministrativo para la ejecución del proyecto.

- ✓ Formulación del proyecto “Implementación de sistemas de generación de energía solar fotovoltaica, con conexión a la red, en la Institución Educativa de Santa Lucía en el municipio de Santa Lucía (Atlántico) y en la Institución Educativa de Yatí en el municipio de Magangué (Bolívar)”. Prosiguiendo con la dinámica de dotar a los colegios e instituciones de educación de sistemas autosuficientes de generación de energía, durante los últimos 100 días, se realizaron los Estudios y Diseños Técnicos de Ingeniería para la implementación de proyectos de energía solar en las Instituciones Educativas de Santa Lucía (Atlántico) y de Yatí (Bolívar). De esta manera, se realizó un estudio de calidad de energía, que permitió determinar las necesidades actuales en materia de calidad y continuidad del servicio de energía eléctrica en dichas instituciones y se formularon los proyectos en Fase III – Factibilidad.
- ✓ Formulación del proyecto “Consultoría para determinar la viabilidad técnica y económica de implementar una línea estratégica de negocio en Cormagdalena relacionada con el desarrollo de estudios de calidad de energía” Considerando las facultades que tiene Cormagdalena en materia de generación y distribución de energía y las disposiciones del Gobierno referentes con eficiencia energética, se identificó la oportunidad de negocio relacionada con la optimización del consumo energético dentro de cualquier sistema consumidor de energía, interrelacionando los conceptos de gestión eficiente de la energía, mantenimiento y condiciones de operación como principales componentes para analizar los sistemas. A la fecha, nos encontramos ejecutando un Modelo de Negocio para la oferta de servicios como Implementación de Programas de Gestión Eficiente de la Energía a terceros, Caracterizaciones energéticas, elaboración de Estudios de Calidad de Energía, entre otros, por parte de la Corporación.

## Programa Estratégico Fortalecimiento Institucional Y Desarrollo Social

### Tecnología

En el último año se fortaleció la plataforma tecnológica de hardware, software y telecomunicaciones de CORMAGDALENA con la adquisición y actualización de bienes y servicios con Tecnologías de la Información y las Comunicaciones. Se mejoró la operatividad, la eficiencia y eficacia de las áreas administrativas y técnicas de la corporación. Por otro lado, la sostenibilidad e innovación de la plataforma tecnológica y los sistemas de información deben mantenerse en el tiempo para el cumplimiento de las funciones de la Corporación como mecanismo de optimización de la cobertura, calidad y disponibilidad de los servicios ofrecidos al ciudadano, empresas y otras entidades.



En el primer semestre de 2018 se recibieron equipos de cómputo y periféricos para las sedes de la entidad ubicadas en las ciudades de Barrancabermeja, Bogotá, Magangué, Honda, Neiva y Barranquilla, producto de las siguientes órdenes de compra que se contrataron en diciembre de 2017, a través de la Tienda Virtual del Estado Colombiano – Colombia Compra Eficiente.

Se contrató la adquisición de licencias de software para las sedes de Cormagdalena ubicadas en las ciudades de Barrancabermeja, Bogotá, Barranquilla,

Magangué, Honda y Neiva y para el Centro de Investigación Científica del río.

Para el cumplimiento de su misión la Corporación cuenta con Sistemas de Información centralizados y en línea facilitando la consolidación y el análisis a nivel nacional de los datos, constituyéndose en una herramienta indispensable en la toma de decisiones y a su vez permitiendo la ejecución, control y medición de los procesos misionales. Actualmente está contratado el mantenimiento, actualización y soporte técnico a los siguientes Sistemas de Información en producción.

Finalmente, CORMAGDALENA migró su plataforma de ofimática a Office 365 Plan E3 Open, que opera en la nube, con unos servicios de buzones más amplios, una plataforma colaborativa y un correo electrónico corporativo que satisface los requerimientos de comunicación de los funcionarios con los usuarios.

## Archivo Y Correspondencia

La Corporación en cumplimiento de la normatividad vigente en materia archivística, realiza actividades de mejoramiento del fondo documental institucional; a través de la aplicación de los procedimientos establecidos como parte del Programa de Gestión Documental para preservar la información desde su producción hasta su disposición final.

Por ende se han realizado campañas de depuración de los documentos de apoyo o duplicados los cuales no hacen parte del archivo institucional y el cual ocupa un espacio innecesario en los depósitos de archivo.

Una vez depurada la información, se han realizado actividades de transferencia documental de los expedientes al archivo central, de acuerdo a los tiempos de retención establecidos en las Tablas de Retención Documental para su respectiva consulta, conservación y custodia.

## Sistema Integrado de Gestión y Control

En términos generales en el desarrollo del plan de trabajo para el mantenimiento y mejoramiento del Sistema Integrado de Gestión y Control SIGC MECI-CALIDAD se ejecutaron las actividades de diagnóstico del SIGC MECI-CALIDAD basado en NTCISO9001:2015, migración de la documentación hacia el cumplimiento de los requisitos de la NTCISO9001:2015, actividades de socialización de la documentación afectada, actividades de capacitación sobre NTCISO9001:2015 vrs NTCISO9001:2008 vrs NTCGP1000:2009, actualización de la administración de riesgos en algunos

procesos, ejecución de auditoría internas por parte de Oficina de Control Interno y consolidación de la información para Revisión por la Dirección basada en NTCISO9001:2015.

Se surtió la auditoría externa efectuada por el Icontec al SIGC de la Corporación obteniendo la Certificación de Calidad dando así muestra del mejoramiento continuo de nuestro Sistema.

Se realizó la capacitación sobre el Programa de Formación Empresarial de Auditores Internos del Sistema de Gestión de la Calidad NTC ISO 9001:2015 a los funcionarios de la entidad.

## Centro de Investigación de Cormagdalena.

A continuación, se presenta una matriz del conjunto de equipos herramientas adquiridas y/o adjudicadas y el estado de la adquisición de los mismos, a fin de cumplir con la visión y la misión del CENTRO DE INVESTIGACIÓN.

De acuerdo con lo anterior, una vez recibida la totalidad de los equipos el CENTRO DE INVESTIGACIÓN efectuará levantamientos batimétricos mensuales y aforos líquidos mensuales con registro de caudales y perfil de flujo a lo largo del Río Magdalena entre el sector Bocas de Ceniza y PIMSA. Lo anterior está supeditado a la existencia de un contrato de COMBUSTIBLE a fin de equipar las lanchas de transporte.

## Recuperación de la memoria histórica del centro

Desde el componente de Sistemas de Información Geográfica (SIG) del CIIC se ha venido trabajando en la recopilación de información histórica del río Magdalena, a fin de construir una memoria histórica susceptible de ser compartida con comunidad académica y científica, navieros, entidades gubernamentales y demás involucrados con el río Magdalena.

A la fecha se ha recopilado una importante cantidad de información producida por el antiguo Laboratorio de Estudios Hidráulicos de las Flores (LEHLF), el Laboratorio de Estudios Hidráulicos de la Universidad Nacional (LEH UNAL) y el CIRMAG. A la fecha se ha recopilado 371 GB de información, que contiene importantes números de estudios y temáticas como: inundaciones, puertos, navegación, ambiental, erosión conservación y adecuación de tierras.

Esta información, como primera medida se ha ido organizando por carpeta, que a su vez contiene los anexos de para cada caso y se ha ido organizando en una matriz de Excel, en la que se relaciona la temática a la cual pertenece, el título del estudio, proyecto o convenio, el número de informe, número de convenio, el municipio y departamento en el que fue desarrollado.

Por otra parte, se ha venido trabajando en la construcción de protocolos de manejo y almacenamiento de información geográfica, para esta actividad se han creado documentos como el de confidencialidad de custodia y manejo de la información de la corporación, orientado a que la información no sea difundida ni utilizada sin las respectiva citación y créditos a Cormagdalena quien es propietario por la inversión de recursos a través de convenios y demás procesos que llevan a la generación de esta. De igual manera, se ha venido trabajando en un documento orientado a la producción y organización de la información espacial, en el que se define el sistema de referencia espacial Magna – Sirgas adoptado como sistema oficial del país por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), nombres de archivos y categorización según temática.

De acuerdo con la orientación de las anteriores actividades, para un mejor manejo de la información y su almacenamiento, se ha elaborado el modelo de Geodatabase orientado a las temáticas que se desarrollan en la corporación.

Otra de las actividades que se deben desarrollar en el Centro de Investigación y que debe apoyar el componente SIG es la divulgación de información. En cuanto a esta actividad se ha venido trabajando en la elaboración de un mapa de visualización de información que en primera medida cuenta con información de las concesiones portuarias, actividades no portuarias y zonas de giro y que puede ser compartido mediante un link que da acceso a la información el cual se puede abrir desde cualquier dispositivo con acceso a internet, esto se viene desarrollando a través de la plataforma de ArcGIS online.

## Ciencia y Tecnología

En lo largo de la gestión realizada por el CENTRO DE INVESTIGACION se han construido dos proyectos de ciencia y tecnología denominados: Δ CUENCA BAJA DEL RÍO MAGDALENA y BUQUE DE CARGA MULTIMODAL

- Proyecto Δ cuenca baja del Río Magdalena

Finalidad: Desarrollo de una plataforma tecnológica para la gestión integral del Río Magdalena ante los escenarios del cambio climático y el postconflicto.

Participantes: Universidad del Norte Univeridad de la Costa



Avances:

1. Establecimiento del perfil del proyecto
2. Identificación de fortalezas institucionales
3. Desarrollo de funciones y alcances institucionales
4. Reuniones con Gobernaciones de Magdalena y Atlántico.

- Proyecto Buque Carga Multimodal

Finalidad: Construcción de una nave operada por tecnologías limpias con capacidades para navegar el Río Magdalena en condiciones de bajo calado

Participantes:  Universidad del Norte Univeridad de la Costa

Avances:

1. Establecimiento del perfil del proyecto
2. Identificación de fortalezas institucionales
3. Desarrollo de funciones y alcances institucionales
4. Reuniones con Gobernaciones de Magdalena y Atlántico.

## Oficina asesora de planeación

### Plan de Acción 2018 - 2020 “Salvando el Río para el Beneficio del País”

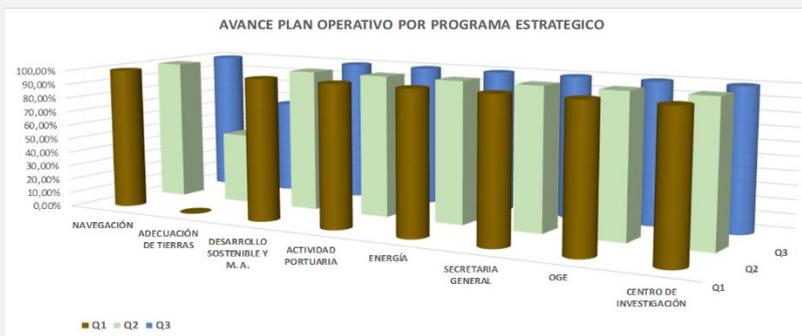
Entre el tercer y cuarto trimestre de la vigencia 2017, se estructuró y formuló el nuevo Plan de Acción de la Corporación 2018-2020, buscando darle un mayor dinamismo al cumplimiento de la misionalidad de Cormagdalena, fruto de esta realización colectiva, nace, un nuevo pensamiento estratégico y se reestructuran los programas estratégicos a desarrollar en este trienio, de la siguiente manera:

No.	Programa
1	Navegación
2	Actividad portuaria
3	Adecuación y conservación de tierras
4	Gestión Integral de Recursos Naturales y Desarrollo Sostenible
5	Energía para el Desarrollo Regional
6	Fortalecimiento Institucional y Desarrollo Social

La ejecución consolidada del Plan Operativo de acuerdo a los Programas Estratégico con corte a septiembre 30 de 2018 se presenta a continuación:

**TABLERO DE CONTROL PLAN OPERATIVO CORMAGDALENA  
VIGENCIA 2018**

Q	NAVEGACIÓN	ADECUACIÓN DE TIERRAS	DESARROLLO SOSTENIBLE Y M. A.	ACTIVIDAD PORTUARIA	ENERGÍA	SECRETARIA GENERAL	OGE	CENTRO DE INVESTIGACIÓN	PROMEDIO
Q1	100,00%	0,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	87,50%
Q2	100,00%	50,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	93,75%
Q3	100,00%	66,67%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	95,83%



**PROMEDIO AVANCE  
92,3%**

## Órgano Colegiado de Administración y decisión de municipios ribereños Del Río Grande de La Magdalena y del Canal del Dique.

### Secretaría técnica

La Secretaría Técnica del OCAD de Municipios Ribereños del Río Grande de la Magdalena y del Canal del Dique, fue creada en marco del artículo 154 de la Ley 1530 del 17 de mayo de 2012 “Municipios del Río Grande de la Magdalena y Canal del Dique: En desarrollo del artículo 664 de la Constitución Política, se asignará el 0.5% de los ingresos del Sistema General de Regalías para proyectos de inversión de los Municipios Ribereños del Río Grande de la Magdalena, incluidos, los del Canal del Dique. Estos recursos serán canalizados a través de la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena”, y del artículo 2.2.4.3.6.1 del decreto 1082 del 26 de mayo de 2015 “La secretaria técnica será ejercida por la Corporación Autónoma del Río Grande de la Magdalena (Cormagdalena).”

#### CONFORMACIÓN OCAD MUNICIPIOS RIBEREÑOS DEL RÍO GRANDE DE LA MAGDALENA Y DEL CANAL DEL DIQUE

##### Triangulo del Buen Gobierno



## Estado actual de los proyectos aprobados por el Ocad de los municipios Ribereños del Río Grande de La Magdalena y del Canal del Dique

## ESTADO PROYECTOS APROBADOS POR EL OCAD 2012-2018

(Millones de pesos)

TERMINADOS 11 (28%)	EN EJECUCIÓN 17(44%)		PROCESO DE CONTRATACIÓN 2(5%)	CUMPLIMIENTO DE REQUISITOS 1(3%)
<b>ANTIOQUIA</b> Yondó 5.161	<b>CESAR</b> La Gloria \$ 8.909	<b>ATLÁNTICO</b> Sabanagrande Sabanagrande \$ 11.543	<b>ATLÁNTICO</b> Palmar de Varela \$3.020	<b>SANTANDER</b> Puerto Wilches \$9.486
<b>ATLÁNTICO</b> Ponedera \$1.300	<b>BOLÍVAR</b> San Martín de Loba Barranco de Loba Pinillos Zambrano Córdoba Achí (Calamidad) Altos del Rosario (Calamidad) \$ 28.309	<b>HUILA</b> Villavieja El Agrado \$ 10.263	<b>HUILA</b> El Agrado \$ 3.298	<b>TOTAL</b> \$ 9.486
<b>BOLÍVAR</b> Córdoba Hatillo de Loba Río Viejo Cicuco Arenal (Calamidad) \$ 20.950	<b>APP 1</b> \$ 90.000	<b>MAGDALENA</b> Salamina El Banco Plato Salamina (Calamidad) \$ 25.747	<b>TOTAL</b> \$ 6.318	
<b>CESAR</b> Tamalameque \$ 3.955		<b>TOTAL</b> \$174.771		
<b>MAGDALENA</b> Santa Bárbara de Pinto Remolino Plato 10.828				
<b>TOTAL</b>				

**TOTAL 31 PROYECTOS**  
**\$ 232.769**

Gestión para el cierre proyectos financiados con recursos del fondo nacional de regalías en liquidación – fnr-l

Situación Actual

**14 proyectos con  
Resolución de Cierre  
\$448.173 millones**

**100%**  
**CUMPLIDA LA GESTIÓN  
ANTE DNP FNR-L**

CORMAGDALENA logra demostrar ante el Departamento Nacional de Planeación – DNP, que los proyectos financiados con recursos del Fondo Nacional de Regalías se ejecutaron; por lo tanto, se expiden las Resoluciones de cierre por parte del DNP por el orden de los \$448.173 millones para catorce (14) proyectos, completando de esta manera la meta de cierre de 34 proyectos.

### Principales acciones adelantadas

Se realizó visitas de cierre en conjunto con el DNP y MINSTRANSPORTE para los proyectos 33049, 32346, 30569, 30958, 32633, 32374, 32063, 31198, 31553, 31845, 33090 obteniéndose el concepto de viabilidad de ajuste por parte del ministerio de Transporte y financiero por parte del DNP.



Se coordinó la entrega de información requerida por parte del Ministerio de Transporte y DNP.

Se atendieron requerimientos de la Oficina de Control Disciplinario Interno.

## Plan de trabajo

Cancelar los compromisos existentes con los contratistas y entidades territoriales para proceder con el cierre de todas las cuentas bancarias relacionadas con los proyectos donde se manejaron recursos del Fondo Nacional de Regalías y devolver los recursos que no se irían a utilizar por la pérdida de competencia informada por la Oficina Asesora Jurídica.

Se informa que DNP generó resoluciones de reintegro de los recursos girados a los siguientes proyectos y que están pendientes por reintegrar, acciones que le corresponden adelantar a la Secretaria General y a la Oficina Asesora Jurídica:

Resolución 161 del 11 de agosto de 2015 – FNR 31601 “CONSTRUCCION DE OBRAS DE ENCAUZAMIENTO Y CONTROL DE EROSION E INUNDACION EN EL MUNICIPIO DE MORALES – BOLIVAR”

1. Resolución 1725 del 21 de abril de 2016 reintegro de recursos de proyecto ejecutado en el Municipio de Plato.

NOTA: Plato y Morales están pendientes de convocar a Comité de Conciliación, citar al DNP, obtener el título y con dicho documento proceder al pago (Acciones en este momento en cabeza de la Oficina Asesora Jurídica, se recomienda al jefe OAP continuar seguimiento).

2. Resolución 311 del 31 de septiembre de 2015 – FNR 29616 “CONSTRUCCION FASE I ETAPA II PUERTO GALAN MUNICIPIO DE BARRANCABERMEJA DEPARTAMENTO DE SANTANDER”

Nota: Acto administrativo Demandado.

## ¡APORTES A LA IGUALDAD DE GÉNERO Y EMPODERAMIENTO DE LAS MUJERES

CORMAGDALENA, es una entidad del orden nacional, que da una participación amplia a la mujer tanto en el nivel directivo como en la planta global de la entidad, lo cual se puede ver reflejado en el siguiente cuadro:

	TOTAL	HOMBRES	PORCENTAJE	MUJERES	PORCENTAJE
LIBRE NOMBRAMIENTO Y REMOCIÓN	16	6	37.5%	9	56.25%
PLANTA GLOBAL	30	12	40%	17	56.67%



En libre nombramiento y remoción (1)  
vacante.  
En planta global (1) vacante.

## BALANCE DE GESTIÓN

### Recurso Humano

Cormagdalena cuenta con el siguiente recurso humano en planta: <i>CARGOS DE LIBRE NOMBRAMIENTO Y REMOCIÓN</i>		
NÚMERO DE CARGOS	DENOMINACIÓN DEL CARGO	CÓDIGO-GRADO
Uno (1)	Director General de Entidad Descentralizada	0015-25
Uno (1)	Asesor	1020-16
Uno (1)	Secretario General	0037-22
Dos (2)	Subdirector	0040-20
Dos (2)	Jefe Oficina Asesora	1045-12
Dos (2)	Jefe Oficina	0137-18
Uno (1)	Profesional Especializado (Control Interno)	2028-22
Tres (3)	Profesional Especializado	2028-12
Uno (1)	Profesional Universitario	2044-11
Uno (1)	Conductor Mecánico	4103-11
Uno (1)	Secretario Ejecutivo	4210-21
Dieciséis (16)	TOTAL	
<i>PLANTA GLOBAL</i>		
NÚMERO DE CARGOS	DENOMINACIÓN DEL CARGO	CÓDIGO-GRADO
Cinco (5)	Profesional Especializado	2028-19
Tres (3)	Profesional Especializado	2028-16
Uno (1)	Profesional Especializado	2028-14
Once (11)	Profesional Universitario	2044-10
Dos (2)	Técnico Administrativo	3124-17
Tres (3)	Técnico Administrativo	3124-13
Uno (1)	Técnico Administrativo	3124-09
Uno (1)	Auxiliar Administrativo	4044-14



Uno (1)	Conductor Mecánico	4103-09
Uno (1)	Secretario Ejecutivo	4210-20
Uno (1)	Secretario Ejecutivo	4210-15
Treinta (30)	TOTAL CARGOS	

## Contratistas

Para el periodo objeto de este informe se cuenta con un número de ciento veinticinco (125) contratistas como apoyo a la gestión misional y transversal de la entidad.

## Presupuesto

Presentamos a la vez la ejecución presupuestal de gastos a octubre 31 de 2018:

## Trámites

De otra parte, Cormagdalena en cumplimiento de lo establecido en la Ley 1474 de 2011, en lo concerniente a trámites, tiene inscrito ante el Departamento administrativo de la Función pública – DAFP ún trámite referido a:

NOMBRE DEL TRÁMITE: SOLICITUD DE CONCESIÓN PORTUARIA

OBJETIVO: OTORGAR UNA CONCESIÓN PORTUARIA

PROPOSITO: Autorizar el uso y goce exclusivo de zonas de uso público, para el desarrollo de las actividades portuarias, incluidas las actividades pesqueras industriales, conforme a lo previsto en las Leyes 1ª de 1991 y 1242 de 2008.

## I CONCLUSIONES

Como conclusiones generales de la gestión de la corporación tenemos:

Se viene adelantado la estructuración del nuevo proceso del APP, proyecto de gran importancia para el país. El cual se tiene previsto adjudicar en el segundo semestre de la vigencia 2019.

Se viene generando un incremento importante en el transporte de carga por el Rio Magdalena.

Estamos adelantando iniciativas de promoción del río con la finalidad de aumentar el transporte de carga. Conscientes del potencial que tiene el Río Magdalena, se han realizado proyectos piloto de transporte intermodal por la ruta Barranquilla – Gamarra – La Dorada a fin de conectar con los principales centros de consumo y/o producción del país, ubicados a menos de 200 km.

Con la Ejecución del proyecto “Implementación de un sistema de generación de energía solar fotovoltaica con conexión a la red en la Institución Educativa de Bohórquez en el municipio de Campo de la Cruz en el departamento del Atlántico” se aporta en generación de soluciones energéticas a partir de energías limpias.

Se vienen adelantando gestiones con entidades del estado (Ecopetrol, UPME), para el logro de convenios en diferentes temáticas técnicas y misionales de la Corporación.



Se logró un incremento en los recursos de inversión para obras en el Rio Magdalena para la Vigencia 2019.

Se vienen adelantando acciones para optimizar el número de OPS.



# SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE

## I SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE

La Superintendencia de Puertos y Transporte vigila, inspecciona y controla la debida prestación del servicio público de transporte, así como la correcta operación de los servicios conexos en puertos, concesiones e infraestructura, siempre privilegiando la protección de los derechos de los usuarios establecidos en la Constitución y en la ley. Estas funciones se realizan, primordialmente, a través de lo que se denominan procesos misionales, actividades que le permiten cumplir con su razón de ser.



La Superintendencia está enfocando sus esfuerzos en la implementación de mecanismos que promueven el cumplimiento de su misión y que buscan optimizar la ejecución de los procesos misionales bajo los principios de libre acceso, calidad y seguridad del transporte, garantizar que se cumplan los tiempos estipulados por la ley en el desarrollo de procesos administrativos, acercar a los Ciudadanos a través de campañas y desarrollar estrategias que optimicen el cobro de la contribución especial, con el fin de que la entidad

sea autosostenible.

Sin embargo, se hace necesario enfocar el modelo de operación en una supervisión preventiva que también propenda por la protección de los derechos de los usuarios del Sector Transporte, genere aportes de valor en la construcción de un sector que responda a las necesidades de sus usuarios, y garantice, no solamente los principios de libre acceso, calidad y seguridad, sino también, los derechos humanos conexos al servicio público de transporte.

Como parte de este contexto, a continuación, se presenta la gestión desarrollada en la entidad durante la vigencia 2018, particularmente durante los primeros 100 días del Gobierno actual.

### Nuestras funciones

La Superintendencia de Puertos y Transporte es una entidad de carácter administrativo y técnico, adscrita al Ministerio de Transporte. Ejerce las funciones de vigilancia, inspección y control que le corresponden al Presidente de la República como Suprema Autoridad Administrativa, en materia de puertos de conformidad con lo dispuesto en la Ley 01 de 1991 y en materia de tránsito, transporte y su infraestructura de conformidad con la delegación prevista en el Decreto 101 del 2 de febrero de 2000.

El lineamiento general del quehacer institucional está enmarcado en la normatividad que la rige y en la contribución al mejoramiento del servicio público de transporte, su infraestructura y servicios conexos en sus medios, modos y nodos, enfocado sus esfuerzos en que se preste bajo las normas legales.



*\*Con excepción del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros, del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxis en todo el territorio nacional y de la prestación del servicio escolar en vehículos particulares cuya vigilancia está a cargo de las autoridades territoriales correspondientes.*

## INUESTROS GRUPOS DE INTERÉS

La Superintendencia de Puertos y Transporte cuenta con diferentes mecanismos de atención a la ciudadanía. A continuación, se identifican los diferentes grupos de interés, por cada canal de comunicación:

Atención de Petición, Queja, Reclamo o Solicitud (PQRS)

Para la atención de la PQRS, la Superintendencia de Puertos y Transporte cuenta con un formulario virtual al cual los ciudadanos pueden acceder a través de la página web de la entidad, también pueden enviar sus solicitudes mediante correo electrónico a

ventanillaunicaderadicación@supertransporte.gov.co, o acercarse a la ventanilla única de radicación. Frente a las PQRS recibidas se encuentra:

## PQRS Atendidas.

Las PQRS que recibe la entidad relacionadas con la Prestación del Servicio Público de Transporte son atendidas, según la tipología, por cada Superintendencia Delegada. A continuación, se presenta



la gestión realizada:

Es de aclarar, que las PQRS pendientes por atender, se encuentran en trámite en las áreas correspondientes.

## Población Atendida por PQRS

De acuerdo con las PQRS recibidas por cada Superintendencia Delegada se identifica la siguiente población atendida, con los respectivos temas **identificados**:

### Puertos

TIPOLOGÍA	POBLACIÓN	DESCRIPCIÓN
Operadores Portuarios	Vigilados	Requisitos en la inscripción y Registro como Operador Portuario.
Solicitudes de Información	Vigilados	Información Normativa, Revisión Reglamentos de Condiciones Técnicas de Operación.
Servicio de Transporte Fluvial	Vigilados Usuarios	Informalidad en la Prestación del servicio de Transporte Fluvial.

### Concesiones e Infraestructura

TIPOLOGÍA	POBLACIÓN	DESCRIPCIÓN
-----------	-----------	-------------



Aéreo	Ciudadanos Vigilados Usuarios	Deficiencias en la prestación del servicio por parte de empresas de transporte aéreo (ETA) RAC - Reglamento Aeronáutico de Colombia
Carretero	Ciudadanos Vigilados Usuarios	Básculas, fotodetección, peaje. Daños a la infraestructura, derecho de vía, sectores críticos de accidentalidad. Dispositivos técnicos o tecnológicos de detección, migración masiva, daños a terceros en infraestructura concesionada o no concesionada Procedimiento sancionatorio ambiental, sectores críticos de accidentalidad, investigaciones disciplinarias.
Terminales de Transporte Terrestre Pasajeros Carretera	Ciudadanos Vigilados Usuarios	Competencia legal de quien se encuentra obligado a construir, operar y mantener Terminales de Transporte, diferencia entre una terminal de paso y una terminal de transporte.

## Tránsito y Transporte Terrestre Automotor

TIPOLOGÍA	POBLACIÓN	DESCRIPCIÓN
Transporte terrestre automotor	Ciudadanos Vigilados Vinculados Propietarios de los Vehículos Usuarios	Abandono de ruta Ruta no autorizada Contrato de vinculación, diferencias contractuales Documentos que soportan la operación del vehículo (tarjeta de operación, pólizas RCC - RCE) Plan de rodamiento Fondo de reposición Incumplimiento en las condiciones de la prestación del servicio de transporte Tarifas Irregularidades en la prestación del servicio
Autoridades locales	Vigilados Usuarios	Irregularidades en la habilitación de empresas Mototaxismo Transporte ilegal – informal

TIPOLOGÍA	POBLACIÓN	DESCRIPCIÓN
Organismos de tránsito	Usuarios	Migración de información al RUNT Suplantación Duplicidad de placas Traslado de cuenta Comparendos al tránsito Traspaso Foto multa Licencia de conducción Ubicación de medios tecnológicos para fotomultas
Centro de diagnóstico automotor	Usuarios	Revisiones virtuales Acreditación suspendida Práctica de pruebas irregulares Migración de información al RUNT Certificaciones de condiciones de seguridad Deficiencias en la prestación del servicio
Centro de reconocimiento de conductores	Usuarios	Migración de información al RUNT Irregularidades en la expedición de certificado Profesionales de la salud
Centro de enseñanza automotriz	Usuarios	Migración de información al RUNT Incumplimiento de horas pactadas Instructor no adscrito Expedición del certificado sin realizar el curso Deficiencias en la prestación del servicio
Centros integrales de atención	Usuarios	Prestación del servicio sin habilitación Migración de información a los organismos de tránsito Irregularidades en la prestación del servicio

## Atención presencial

El Centro de Atención Integral al Ciudadano – CIAC se creó mediante la Resolución No. 1321 del 2016, con el fin de brindarles a los ciudadanos la posibilidad de encontrar, en un mismo sitio, los servicios de radicación, notificación y atención presencial. Este canal es usado especialmente por vigilados, quienes en los cubículos de atención solicitan información relacionada con:

- ✓ Orientación o consulta sobre procesos de la entidad
- ✓ Solicitudes de Estados de Cuenta



- ✓ Solicitud de copias
- ✓ Información sobre inmovilizaciones
- ✓ Informes de Investigación Administrativa
- ✓ Plan Estratégico de Seguridad Vial
- ✓ Acuerdos de pago
- ✓ Informe de infracciones
- ✓ Información sobre PQR no resueltas
- ✓ Caducidades IUIT
- ✓ Obligaciones en Cobro Coactivo
- ✓ Información sobre Revocatoria Directa
- ✓ Información sobre recaudo

Adicionalmente, la Superintendente ha llevado a cabo mesas de trabajo con los diferentes gremios del sector, con la finalidad de oír de primera mano, sus necesidades, así como las problemáticas que existen a la fecha. En el mes de octubre, se realizaron mesas con gremios de transporte de carga, generadores y empresas de carga, gremios de transporte especial, mixto, individual, intermunicipal y organismos de apoyo al tránsito.

### Atención telefónica

La Superintendencia de Puertos y Transporte a través del Contact Center y Mesa de Ayuda ha intentado brindar atención a los ciudadanos y vigilados de la entidad en dos líneas de servicio:

- ✓ La línea 018000915615 y 3902000 brinda soporte funcional en los sistemas misionales: Sistema Vigía, Consola Taux, Sistema SIGT, consulta del estado de una PQRS y temas en general, dirigido a los vigilados (representantes y funcionarios de empresas vigiladas).

Durante la ejecución de las actividades del año 2018 en la línea 018000, el comportamiento promedio fue de 5.721 llamadas recibidas vs un promedio de 5.127 llamadas atendidas, con mayor impacto en los meses de mayo, junio y septiembre, periodo en el cual se encontraba en vigencia el cumplimiento de resoluciones correspondientes al reporte de información financiera.

- ✓ #767 Opción 3: Recibir denuncias de los ciudadanos relacionadas con las infracciones de tránsito en las vías nacionales, derivadas de la actividad de los vehículos de transporte intermunicipal, transporte de carga y transporte especial.

En la línea #767 el comportamiento promedio fue de 8.275 llamadas recibidas vs un promedio de 6.648 llamadas atendidas, con mayor impacto en los periodos vacacionales y puentes festivos (temporada alta).



## Espacios de participación ciudadana

En la Superintendencia de Puertos y Transporte la participación ciudadana es un componente fundamental dentro del Plan Estratégico Institucional. La entidad está desarrollando diferentes espacios, medios y canales para permitir e incentivar la participación ciudadana, los cuales se encuentran a disposición de los vigilados, las partes interesadas y la ciudadanía en general; a través de ellos se puede acceder a la información de la Superintendencia, así como participar activamente en el diseño, formulación y seguimiento de sus políticas, planes, programas, entre otros. Estos espacios de interlocución corresponden a los que se mencionan a continuación:

### Espacios para la participación masiva

Se trata de encuentros con los diferentes grupos de interés a través de diversos canales en donde la entidad pone en conocimiento de la ciudadanía las actividades planeadas y/o desarrolladas, así como los logros obtenidos en la vigencia; con la posibilidad de resolver inquietudes en ese momento:

Rendición de cuentas: la rendición de cuentas es más un proceso, que un documento. Requiere de una activa participación destinada a recoger la información relevante relacionada con la gestión de la entidad, en la que se indican los programas y proyectos de mayor significado por su resultado e impacto de beneficio a la sociedad. De esta manera, la rendición de cuentas muestra lo más representativo del quehacer de la entidad en su conjunto y hace explícitos y accesibles los resultados a todos los interesados respecto de la conexión o la lógica que debe existir entre lo propuesto, los recursos empleados y los resultados o el impacto de beneficio recibido por la sociedad. La rendición de cuentas obedece a un mérito y a un método. El mérito radica en considerarla una práctica democrática por excelencia y, como método, la rendición de cuentas es un sistema exigente y no solamente una condición mecánica tomada de manera aislada.



## Medios y canales de comunicación disponibles para la participación ciudadana

La Superintendencia de Puertos y Transporte cuenta con los siguientes medios y canales de comunicación disponibles para la participación ciudadana:

Medio	Canal	Mecanismo/ Espacio	Ubicación
	Cuentas / Audiencia Pública	Concejos con la comunidad, otros)	Superintendencias Delegadas
Telefónico	Línea gratuita	PQRS	018000 915 615
	Conmutador	PQRS	3526700 - 3902000 - 2693370
	#767	PQRS	Opción 3
Virtual	Página web	Consulta	http://www.supertransporte.gov.co
		Trámites	
		Consulta previa	
	Correo Electrónico	Radicación de PQRS	ventanillaunicaderadicacion@supertransporte.gov.co
	Correo Electrónico	Soporte Sistema Nacional de Supervisión al Transporte (Vigía)	callcentervigia@supertransporte.gov.co
Correo Electrónico	Soporte Sistema Tasa de Vigilancia (Taux)	callcentertaux@supertransporte.gov.co	
Redes sociales	Twitter	Consulta	@supertransporte
	Google+	Consulta	Superintendencia de Puertos y Transporte
	Facebook	Consulta	Superintendencia de Puertos y Transporte
Medios de Comunicación (Radio, Prensa, Digitales, Televisión)	Equipo de Comunicaciones	Consulta	Teléfono: 3526700 ext. 113 comunicaciones@supertransporte.gov.co
		Informes especiales	
		Opinión Pública	
		Resultados Actividad Misional (Rendición de Cuentas)	

## AVANCES Y RESULTADOS DE LA GESTIÓN

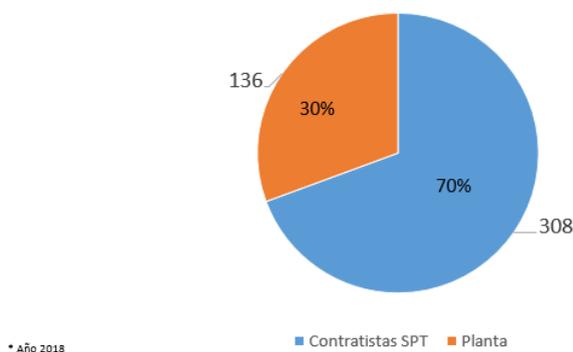
### Balance inicial

Durante los meses de octubre y noviembre 2018 se realizó un diagnóstico de la Superintendencia de Puertos y Transporte, con la finalidad de determinar cuál era su estado para ese momento, encontrándose una entidad con claros problemas en materia informática, falta de recursos y de personal, deficiencias en el manejo documental y falta de legitimidad de la misma frente a sus vigilados.

A continuación, se hará un breve recuento de cada uno de los aspectos encontrados en el proceso de diagnóstico:

Actualmente, el 70 % de la planta de la Superintendencia de Puertos y Transporte son contratistas. Al respecto, vale la pena señalar que en el 2017 el número de contratistas representó el 83% de la planta de la entidad. Esta situación trae como consecuencia natural la falta de identidad y compromiso por parte de algunos servidores en relación con la Superintendencia, como ya se dijo, derivada de estas mismas condiciones de contratación.

### Servidores Públicos Superintendencia de Puertos y Transporte



- ✓ No existe un sistema único de trámites, no hay radicado único que se genere por expediente o documento que ingresa a la Superintendencia, no existe un archivo único y organizado y la documentación se encuentra parcialmente digitalizada. Así las cosas, se encontró una completa deficiencia en la gestión documental de la entidad, la cual genera, a diario, consecuencias en el ejercicio de las funciones y facultades a cargo de la Superintendencia, impidiendo una gestión administrativa eficiente y eficaz.
- ✓ La infraestructura física de la Superintendencia es insuficiente para el correcto cumplimiento de sus funciones, no solo para los funcionarios sino inclusive, para el manejo documental y archivo en la entidad.
- ✓ Los usuarios del sector transporte se encontraban completamente desprotegidos. La Superintendencia de Puertos y Transporte nunca ejerció su función legal en materia de protección de usuarios y los mismos se encontraban completamente ausentes de las acciones de vigilancia, inspección y control que realizó la entidad. Así las cosas, y salvo por aquellos cuya protección se encuentra a cargo de la Aeronáutica Civil (los del sector aéreo), los demás usuarios carecieron de mecanismos eficientes de protección y no estuvieron empoderados de sus derechos.
- ✓ Las decisiones de la Superintendencia de Puertos y Transporte tenían importantes oportunidades de mejora, desde el punto de vista técnico y jurídico (v.gr. Circulares expedidas por los Delegados, resoluciones con fundamentos jurídicos débiles).
- ✓ Como consecuencia, entre otras, a la falta de personal en las diferentes áreas misionales de la entidad, existe un incumplimiento de los términos legales.

- ✓ A pesar de ser una actividad de carácter misional, la apertura de investigaciones administrativas, proyección de autos de pruebas y fallos, en materia de tránsito y transporte terrestre, se encontró tercerizada.
- ✓ Como consecuencia de la estructura de la entidad, no existen Direcciones que definan en primera instancia los asuntos que corresponden a cada una de las Delegaturas, la segunda instancia de la totalidad de las decisiones emitidas en la Superintendencia se encuentra a cargo del Superintendente de Puertos y Transporte (5.105 recursos en el 2017). Esta situación no solamente es ineficiente desde el punto de vista de la gestión administrativa, sino que también trae consecuencias e implicaciones en el desarrollo de las funciones de la entidad, especialmente, para el Despacho del Superintendente de Puertos y Transporte y la Oficina Asesora Jurídica, quienes, finalmente y en exclusiva, tienen a su cargo la emisión de los actos administrativos en segunda instancia.
- ✓ Existen oportunidades de mejora y fortalecimiento en materia de transparencia que permita a los vigilados, ciudadanos y comunidad en general, denunciar actos de corrupción que se puedan presentar por parte de funcionarios y/o contratistas de la entidad.
- ✓ Finalmente, se encontró ausencia de reconocimiento y respeto de la entidad por parte de los vigilados y los usuarios del sector, más allá de ser un ente sancionatorio.

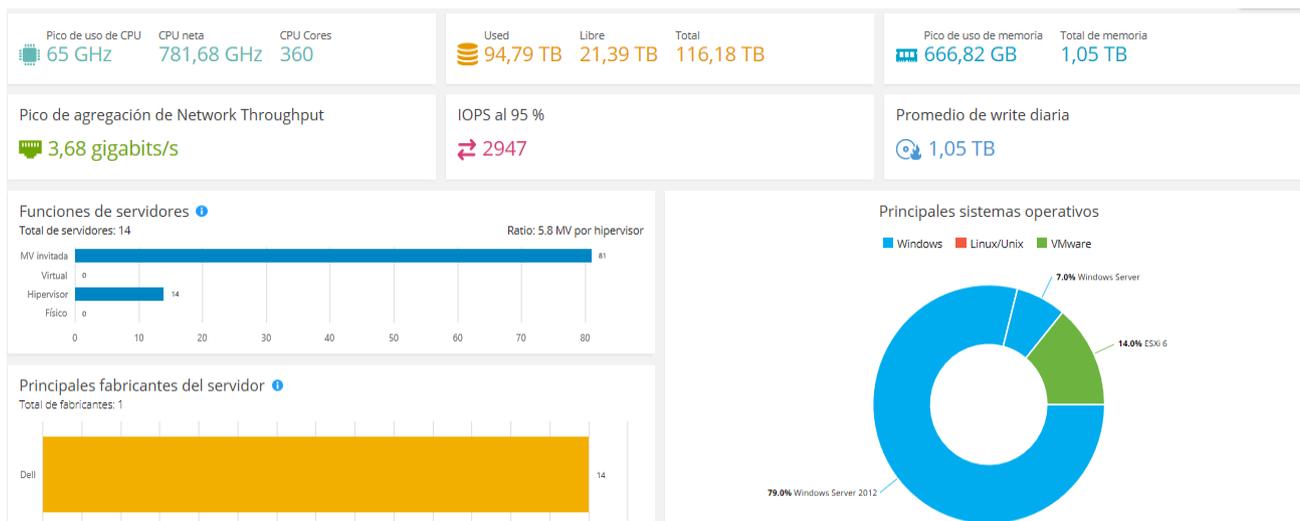


Adicionalmente, se realizó un diagnóstico de la infraestructura tecnológica y los sistemas de la entidad, encontrando lo siguiente:

Se hallaron múltiples sistemas de información completamente aislados y desarticulados al interior de la entidad, así como en relación con las otras entidades que componen el sector (Vigía, Orfeo, CEMAT, aplicativos independientes de control -25 aplicativos-, herramienta GLPI, SICOV).

La Superintendencia de Puertos y Transporte actualmente cuenta con dos (2) Data center que permiten garantizar continuidad de operaciones con Recovery Point Objective (RPO) y Retention Time Objective (RTO) reducidos; sin embargo, aunque la entidad cuenta con infraestructura robusta la misma tiene niveles altos de obsolescencia. De otra parte, el uso de procesamiento y almacenamiento es adecuado, pero la utilización de recurso de memoria RAM está cercano al límite, generando lentitud en la respuesta de los diferentes aplicativos.

La entidad tiene dos entornos virtuales con 81 servidores que soportan toda la carga informática distribuida en 14 servidores físicos, con un almacenamiento total de 110 TB, utilizados 40 TB y un total de memoria 1 TB.



La entidad a nivel de software, cuenta con sistemas de base de datos ORACLE, Windows Server 2012 y Linux Centos ver. 6.8, Oracle Linux ver. 6.8. El desarrollo de nuevas aplicaciones y soporte de las actuales está basado en PHP con Framework Script Case, plataforma que debe ser optimizada toda vez que, a pesar que cuenta con uno de los mejores motores de base de datos, las herramientas de desarrollo no son las óptimas ni las mejores del mercado; por consiguiente, se debe generar un plan de mejoramiento que permita garantizar la seguridad, altos niveles transaccionales y aprovechar las múltiples ventajas de desarrollo a nivel de base de datos ORACLE. Consecuentemente, es necesario contar con un DBA o administrador de bases de datos que garantice y permita escalabilidad y utilización adecuada de los recursos existentes.

La aplicación misional VIGIA está desarrollada en lenguaje de programación Java y su entorno está soportado en ORACLE, a nivel de base de datos y servidor de aplicaciones, pero la misma tiene serios problemas estructurales y de utilización de recursos informáticos, ocasionando respuestas muy lentas e incluso bloqueos al usuario final interno y los vigilados.

El sistema VIGIA inició su desarrollo en el año 2010 y en la actualidad presenta varios problemas en cada uno de sus veintiocho (28) módulos, tanto para el usuario final, como para los vigilados que lo usan externamente. Adicionalmente, la entidad no cuenta con personal profesional calificado con los conocimientos adecuados para dar mantenimiento y actualización a este sistema, generando así una problemática de tiempos de respuesta a las diferentes necesidades de la Superintendencia y sus funcionarios. Además, esta aplicación genera altos consumos de recursos informáticos que deben ser monitoreados y solucionados con el propósito de optimizar los recursos y procesos.

Adicionalmente se cuenta con 16 aplicativos adicionales que permiten gestionar la información interna y externa necesaria para la operación de la entidad.

## El futuro ya comenzó “100 días de gestión”

En el periodo de gobierno que inició el 7 de agosto de 2018 y durante sus primeros 100 días, la Superintendencia de Puertos y Transporte avanzó en los siguientes temas:

## Rediseño Institucional

Al realizar un ejercicio diagnóstico se detecta que la Superintendencia tiene una cantidad reducida de personal (136 personas) en relación con las funciones que debe cumplir, una muy limitada presencia en las regiones, falta de legitimidad en el sector, ausencia de protección a los usuarios, dificultad en la gestión documental y una falta de capacidad técnica especializada que no le permite dar cumplimiento, de manera eficiente y eficaz, a la totalidad de las funciones que tiene a su cargo. En este sentido, se hace necesario desarrollar estrategias que contribuyan al fortalecimiento de la entidad, modificando la estructura actual de la misma y ajustando la planta de personal, creando 107 cargos que eleven el nivel técnico de tal manera que su operación se enfoque de forma más eficiente y eficaz en una supervisión preventiva.

A partir de este rediseño, se espera estructurar una entidad cuya operación se enfoque en una supervisión preventiva, que no solamente esté centrada en la prestación del servicio de transporte y su infraestructura, sino que también propenda por la protección de los derechos de los usuarios del sector transporte, promoviendo la eliminación de fallas del mercado y el crecimiento económico, aportando así en la construcción de un sector que responda a las necesidades de los usuarios y fomente la generación de valor agregado en la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura; que entregue un aporte real a la sociedad mediante sus productos, servicios y su cobertura.

En este sentido, se plantea el diseño de una estructura organizacional que cuente con un alto nivel técnico y que le permita tomar las acciones necesarias para obtener resultados de alto contenido social e impacto sectorial. Al mismo tiempo, que permita generar información oportuna y confiable, con el objetivo de que aporte a las entidades adscritas y a la construcción de políticas públicas coherentes con la realidad del sector y con las necesidades de los actores del servicio de transporte público en el ámbito nacional. Además, se espera que esta propuesta garantice su autosostenibilidad y una gestión oportuna de los procesos administrativos, apoyados en una infraestructura tecnológica robusta y acorde con la misión de la entidad.

Lo anterior, sin duda, también contribuirá en recuperar la legitimidad de la entidad en el sector y, al mismo tiempo, mejorará la percepción y la confianza que deben tener tanto los vigilados como los usuarios y la ciudadanía en general, de su gestión.

Por todo lo anterior la Superintendencia estableció un plan de trabajo a costo cero, de acuerdo con la Directiva 06 de 2012 y la Directiva 09 de 2018, que incluye el desarrollo total del estudio técnico y los documentos soporte. Actualmente, el decreto se encuentra en trámite.

## Celebración de convenio con la Red Nacional de Protección al Consumidor

Teniendo en cuenta el fortalecimiento institucional que se pretende lograr a través del proceso de renovación que plantea dentro de los procesos misionales de la entidad la protección al usuario final del sector transporte, la Superintendencia celebró un convenio con la Red Nacional de Protección al Consumidor (en adelante RNPC) con el fin de materializar las acciones pertinentes para dar cumplimiento a los tres objetivos fundamentales que tiene dicha Red a nivel regional en el país y que se citan a continuación:

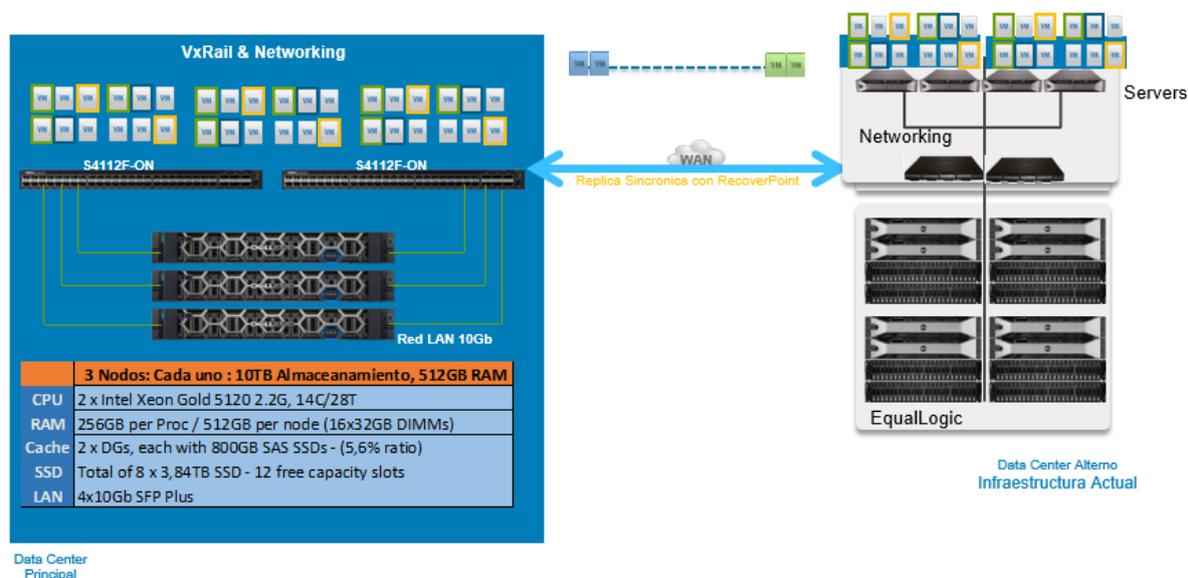
- ✓ Defender los derechos e intereses comerciales y económicos de los consumidores colombianos frente a los posibles abusos y engaños de los proveedores de bienes y servicios.

- ✓ Trabajar por mantener un equilibrio en la relación que se da entre los consumidores y los productores o proveedores de bienes y servicios, basándose fundamentalmente en el respeto y el juego limpio que debe haber entre las dos partes.
- ✓ Estimular al ciudadano a participar activamente en la defensa de sus derechos como consumidor, invitándolo a convertirse en veedor permanente del respeto de tales derechos, e incentivando la creación de organizaciones ciudadanas que velen por la protección del consumidor.<sup>12</sup>

Lo anterior, debe entenderse principalmente enfocado a los usuarios finales del sector transporte, con el fin de garantizar acciones efectivas que propendan por la protección de sus derechos, al tiempo que se toman medidas dentro del marco del mejoramiento continuo de la supervisión preventiva que realiza la entidad.

## Plan de Mejoramiento Infraestructura Tecnología de la Información 2018 - 2019

Se inició el proceso de evaluación de Infraestructura TI basados en el estudio técnico de la situación actual, el dimensionamiento a futuro de la entidad, los estudios de mercado correspondientes y, como resultado del mismo, se propone consolidar la evaluación de la implementación de un modelo de hiper-convergencia en la infraestructura de hardware, el cual permitirá tener una base reducida de nodos con tecnología de punta y con la posibilidad de escalabilidad de recursos y administración centralizada, preparando a la entidad para tener un sistema central robusto, que permita grandes volúmenes de información, disponibilidad y transaccionalidad con aseguramiento de la información bajo plataforma VMware líder de la industria en virtualización de forma nativa.



Adicionalmente se propone actualizar la plataforma de red LAN, con el propósito de evitar obsolescencia en la misma y permitir la implementación de telefonía IP, puesto que la entidad tiene un sistema telefónico digital limitado, por lo cual, se han iniciado los estudios de mercado

<sup>12</sup> ¿Qué es la Red Nacional de Protección al Consumidor? Tomado de la página web: [http://www.redconsumidor.gov.co/publicaciones/que\\_es\\_la\\_rnpc\\_pub](http://www.redconsumidor.gov.co/publicaciones/que_es_la_rnpc_pub)

con el fin de dimensionar el proyecto en tiempo de implementación y recursos económicos necesarios.

## Acciones estratégicas para la Seguridad Vial

La Superintendencia de Puertos y Transporte está participando activamente en dos actividades que promueven la seguridad vial: de un lado, está programando operativos en los terminales de transporte terrestre automotor, coordinando en su planeación, a la Agencia Nacional de Seguridad Vial para realizar intervenciones relacionadas con seguridad vial. Lo anterior, se evidenció para la temporada alta de la semana de receso escolar de octubre de 2018.

Asimismo, la Superintendencia participó en diferentes sesiones del Comité Territorial de Seguridad Vial en Palmira, Valle del Cauca (octubre 26 de 2018) y en Villavicencio y Granada, Meta (8 de noviembre de 2018), con el fin de seguir consolidando su presencia a nivel regional.

Lo anterior, da cuenta de una actuación conjunta entre la Superintendencia, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, DITRA, ANI, representantes de concesiones viales, secretarios del municipio respectivo y representantes territoriales del Ministerio de Transporte, encaminada al fortalecimiento de la seguridad vial y la protección de los colombianos en las vías del país.

## APORTES A LA CONSTRUCCIÓN DE PAZ

Con los esfuerzos institucionales del Estado Colombiano para la construcción de paz, se han ido fortaleciendo de manera progresiva la prestación de los servicios de transporte y su infraestructura, con el fin de lograr que sea: inteligente, eficiente, multimodal, segura, de acceso a todas las personas y carga, ambientalmente sostenible, adaptada al cambio climático y vulnerabilidad, con acciones de mitigación y destinada a facilitar y hacer posible el transporte en todos sus modos, que permita el desarrollo de centros y corredores logísticos que garanticen la seguridad alimentaria y la definición de corredores turísticos que fortalezcan la economía del país.

En este sentido, el papel de la Supertransporte cobra especial importancia ya que en las zonas donde antes no existía infraestructura para el transporte de carga y de pasajeros se implementarán obras que permitirán el desarrollo de la población rural y el fortalecimiento de los corredores agrícolas, que permitirán a su vez, la generación de nuevos mercados y la distribución de productos de forma eficiente y segura, agregando valor a la cadena logística de transporte, contribuyendo a la consolidación de las redes económicas regionales. Por lo tanto, es de suma importancia que el ejercicio de vigilancia, inspección y control que realiza la Superintendencia, garantice que los corredores de transporte que se adelanten cumplan con los principios de libre acceso, calidad y seguridad, con condiciones de productividad y conectividad, en función de lograr la óptima prestación del servicio de transporte.

La Superintendencia de Puertos y Transporte a través de la ejecución de la supervisión, promueve la legalidad, equidad y emprendimiento, que contribuyen a la construcción de paz en el territorio nacional, con acciones que invitan a las personas a reconocer su aporte y su relación con lo público

y el Estado, con el fin de enfrentar los problemas de desempleo y pobreza, participando activamente en procesos de generación de ingresos para el desarrollo social y la construcción de posibilidades empresariales, a través de la formalización o creación de organizaciones dedicadas al servicio de transporte, mejorando la calidad de vida y contribuyendo con la estabilización laboral y económica de sus actores, permitiendo de esta forma articular las relaciones con el Estado y el sector público, al involucrar redes de apoyo con el sector privado.

## APORTES A LA IGUALDAD DE GÉNERO Y EMPODERAMIENTO DE LAS MUJERES



La Superintendencia de Puertos y Transporte (SPT) cree firmemente en los propósitos y los esfuerzos que el Gobierno Nacional viene adelantando en materia de igualdad de género y empoderamiento de las mujeres. Es por eso que esta entidad viene replicando las decisiones que propenden por una participación equitativa y paritaria de la mujer dentro de la conformación de las estructuras de las entidades del orden nacional.

En concordancia con lo anterior, es oportuno indicar que para la SPT es sumamente importante la participación activa de la mujer en todos los niveles de su administración y en todos los roles, para que, a través de estrategias de empoderamiento, se logre empezar a saldar la deuda histórica respecto de la participación de la mujer en la construcción de la nación y se contribuya al desarrollo eficiente de las actividades misionales y estratégicas de la Superintendencia.

Por lo anterior y no obstante que la Ley 581 de 2000 busca la participación de la mujer en los altos cargos públicos en un porcentaje mínimo del treinta por ciento (30%), esta Superintendencia ha superado este porcentaje de participación, no solo en el nivel directivo en el cual hoy tiene una participación del cincuenta por ciento (50%), sino también en todos los niveles de la planta en la cual encontramos que de los 136 cargos de esta entidad 85 son ejercidos por mujeres, en los porcentajes que a continuación exponemos:

NIVEL	% PARTICIPACIÓN DE LA MUJER EN CARGOS DEL NIVEL
Directivo	50%
Asesor	53%
Profesional	67%
Técnico	71%
Asistencial	57%
Total	62,5%

Lo anterior demuestra el compromiso de la Superintendencia de Puertos y Transportes con los derechos de la mujer, el desarrollo de las políticas de igualdad de género y empoderamiento de las mujeres en la consolidación de una entidad eficiente que seguirá presta a desarrollar el potencial del género dentro de todos los niveles de la estructura de la SPT.

## I BALANCE DE GESTIÓN

Para el cumplimiento de los objetivos propuestos la Superintendencia de Puertos y Transporte cuenta con los recursos de talento humano y financieros que se presentan a continuación. Adicionalmente se hace una relación de la información que tiene que ver con trámites y alianzas realizadas.

### Gestión del Talento Humano

La gestión del talento humano se encuentra integrada por la información relacionada con funcionarios de planta y contratistas por prestación de servicios. A continuación, se detalla la información al respecto.

## Planta de personal

La Superintendencia de Puertos y Transporte cuenta con 136 funcionarios de planta para realizar las funciones principales de vigilancia, inspección y control de todo el servicio público de transporte. A continuación, se detalla por niveles:

DENOMINACIÓN NIVEL DE CARGO	CARGOS
Nivel Directivo	6
Nivel Asesor	15
Nivel Profesional	61
Nivel Técnico	21
Nivel Asistencial	33
Total	136

Esta planta se distribuye, en las siguientes dependencias:

DEPENDENCIA	TOTAL FUNCIONARIOS
Despacho Superintendente	13
Delegada de Puertos	15
Delegada de Concesiones e Infraestructura	14
Delegada de Tránsito y Transporte	23
Oficina Control Interno	4
Oficina Asesora de Planeación	5
Grupo de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones	3
Oficina Asesora Jurídica	14
Secretaría General	31
Grupo de Financiera	6
Grupo de Administrativa	8
Total	136

## Contratos de Prestación de Servicios



En cuanto a los contratos por prestación de servicios, la Supertransporte cuenta con un total de 308<sup>13</sup> contratistas que apoyan la operación de las diferentes dependencias.

DEPENDENCIA	TOTAL DE CONTRATISTAS
Despacho Superintendente	5
Despacho Superintendente Delegado de Puertos	25
Despacho Superintendente Delegado de Concesiones e Infraestructura	20
Despacho Superintendente Delegado de Tránsito	119
Oficina Control Interno	3
Oficina Asesora de Planeación	36
Grupo de Tecnologías de la información y las Comunicaciones	11
Oficina Asesora Jurídica	32
Secretaría General	41
Coordinación Financiera	11
Coordinación Administrativa	5
Total	308

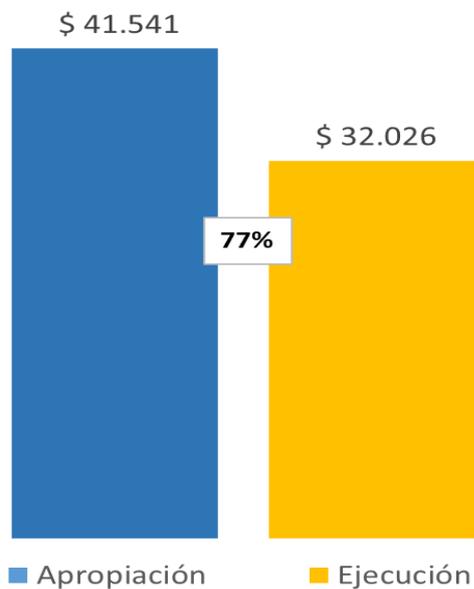
## Gestión Financiera

En la Gestión Financiera de la Superintendencia de Puertos y Transporte se encuentran dos aspectos, uno relacionado con la ejecución del presupuesto apropiado y otro relacionado con el recaudo realizado por concepto de contribución especial. Esta última está orientada a la sostenibilidad de la entidad y se diferencia del concepto de las multas las cuales hacen parte del Tesoro de la Nación.

## Ejecución Presupuestal

<sup>13</sup> Con corte a 31 de octubre de 2018.

### Ejecución Presupuestal



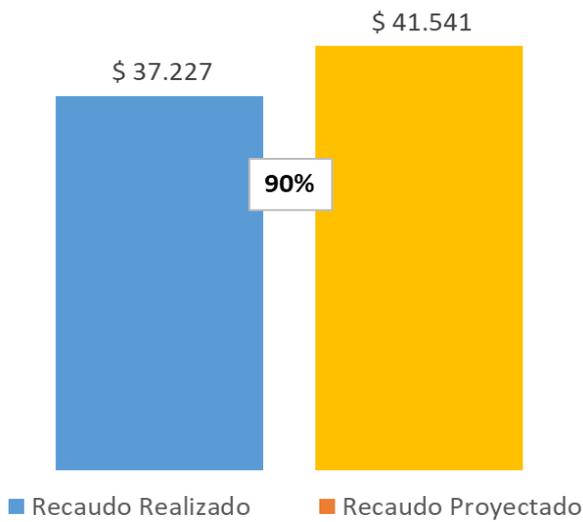
Para la vigencia 2018, en el Decreto 2236 del 27 de diciembre de 2017, se apropió para la Superintendencia de Puertos y Transporte la suma de \$41.541 millones, y para el corte de 31 de octubre del 2018 se obtuvo un avance de ejecución del 77 % que equivale a \$ 32.026 millones de pesos.

## Recaudo

A continuación, se detalla el recaudo realizado durante el año 2018 en cuanto a Contribución Especial y Multas.

Recaudo de Contribución Especial:

### Contribución Especial



La contribución especial de vigilancia la deben pagar anualmente todas las personas naturales y/o jurídicas que estén sometidas a la vigilancia, inspección y/o control de la Superintendencia de Puertos y Transporte, con el fin de cubrir los costos y gastos que ocasiona su funcionamiento e inversión; por lo tanto, el total de las contribuciones corresponde al monto del presupuesto anual de funcionamiento e inversión de la Superintendencia de Puertos y Transporte. Para el año 2018 la meta propuesta para el recaudo es de \$41.541 millones que corresponde al valor del presupuesto apropiado por la entidad; a 31 de octubre se ha logrado recaudar un total de \$ 37.227 millones de pesos, esto es, un equivalente al 90% de la meta propuesta.

### Recaudo de Cartera

La Superintendencia de Puertos y Transporte ha realizado campañas de cobro y acuerdos de pago con los vigilados logrando un mejor recaudo de la cartera de la entidad. Para el 31 de octubre del presente año se ha logrado recaudar lo siguiente:

TOTAL RECAUDO	ENE – OCT 2018
Multas	\$14.916
Tasa de Vigilancia Vigencias Anteriores	\$211
Contribución Especial vigencias anteriores	\$2.128
Total	\$17.255

*\*Cifras en millones de pesos*

### Trámites

La Superintendencia de Puertos y Transporte tiene 3 trámites los cuales se encuentran inscritos en el aplicativo SUIT del Departamento Administrativo de la Función Pública – DAFP. Durante el año 2018 han presentado el siguiente comportamiento:

TRÁMITE	OBJETIVO	SOLICITUDES ATENDIDAS
Inscripción y Registro de	Las personas naturales o jurídicas que presten servicios portuarios tales como cargue, descargue,	En total, se han recibido 784



<p>Operadores Portuarios</p>	<p>estiba, desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, entre otros definidos en la Ley 1 de 1991 y la Resolución 07726 de 2016, deberán registrarse como operador portuario ante la Superintendencia de Puertos y transporte.</p> <p>Los operadores pueden solicitar de forma electrónica la inscripción y registro a través del Sistema VIGIA. Para ello, deberán diligenciar un formulario electrónico y cargar los documentos soporte.</p>	<p>solicitudes en lo corrido del 2018, las cuales se han atendido en un 96%</p>
<p>Orden de entrega de vehículos de transporte público terrestre automotor inmovilizados</p>	<p>Este trámite tiene por objeto entregar una autorización a los solicitantes para retirar el vehículo de transporte público terrestre automotor, que prestan el servicio de carga, mixto, especial y de pasajeros por carretera, del parqueadero que por infracciones de tránsito dio lugar para la inmovilización del mismo. Este trámite se puede realizar de manera electrónica a través del Sistema VIGIA, diligenciando el formulario electrónico y adjuntando la información soporte</p>	<p>Desde el 2 de enero al 31 de octubre, se recibieron 15.392 solicitudes, de las cuales: 8.398 fueron aprobadas, 399 fueron devueltas, 6.588 fueron rechazadas y 10 traslados a delegadas.</p>
<p>Paz y salvo tasa de vigilancia y Contribución Especial</p>	<p>Este trámite tiene como objetivo, que una vez el sujeto de vigilancia ha realizado el pago de la tasa de vigilancia o contribución especial, puede solicitar un estado de cuenta donde se demuestre que se encuentra a paz y salvo con la entidad o en su defecto el estado de las obligaciones que tenga a la fecha. Es necesario que el vigilado realice el pago de la tasa de vigilancia o la contribución especial, la solicitud puede realizarse mediante correo electrónico.</p>	<p>En total se han recibido 229 solicitudes, las cuales se han atendido en un 100%</p>

## Alianzas Estratégicas

La entidad cuenta con el Centro de Monitoreo de Actividades del Transporte – CEMAT, el cual es un centro de procesamiento y monitoreo de información sectorial que permitirá a la Superintendencia de Puertos y Transporte implementar modelos de prevención bajo la inteligencia de negocios, realizando análisis estadísticos mediante tableros de control y alarmas, para realizar una supervisión preventiva y predictiva. Desde su puesta en marcha en 2015 se estructuraron y desarrollaron 25 reportes para los diferentes modos y modalidades del transporte en Colombia, para lo cual recibe información de más de 153 entidades públicas y privadas que alimentan las



bases de datos a partir de las cuales se monitorea la información del sector. A continuación, se detallan los convenios realizados

:

CONVENIO	REPORTE DE INFORMACIÓN
44 Terminales de Transporte	Aplicativo
49 Operadores Portuarios	Aplicativo
30 Organismos de Tránsito	Aplicativo
11 Operadores férreos	Aplicativo
9 Certificadores (Icontec, Buro Veritas, SGS,...)	Aplicativo
2 Operadores SICOV para CDA (Indra, CI2)	Web Service
2 Operadores SICOV para CEA (Consortio, Olimpia)	Web Service
1 Operador SICOV para CRC (Olimpia)	Web Service
Ministerio de Transporte	Web Service
Aeronáutica Civil Colombiana	Archivo plano
Registro Único Nacional de Transporte (RUNT)	Archivo plano
Sistema de Información de Multas e Infracciones de Tránsito (SIMIT)	Archivo plano
Organismo Nacional de Acreditación (ONAC)	Aplicativo

## CONCLUSIONES

La Superintendencia de Puertos y Transporte cumple una función vital como ente de vigilancia, inspección y control, tendiente a garantizar que el servicio público de transporte sea prestado dentro de los principios de libre acceso, calidad y seguridad. Por esta razón, resulta de imperante necesidad desarrollar estrategias que contribuyan con el fortalecimiento de la entidad y su gestión, de tal manera que su operación se enfoque en una supervisión preventiva y predictiva que permita impulsar el mejoramiento de la prestación del servicio -lo que incluye la protección de los derechos de los usuarios finales del Sector Transporte- así como la calidad de la infraestructura. Estas estrategias también deben dirigirse a promover la eliminación de las fallas del mercado y el crecimiento económico, lo que permitirá un gran aporte de la entidad en la construcción de un Sector que responda a las necesidades de los usuarios y fomente la generación de valor agregado en la prestación del servicio público de transporte, que entregue un aporte real a la sociedad mediante sus productos, servicios y su cobertura.

Con esto en claro, dentro de los primeros 100 días de gobierno la Superintendencia ha adelantado acciones tendientes a generar propuestas para el fortalecimiento de la entidad y su gestión, y es así como las principales estrategias que han sido planteadas a partir del diagnóstico del estado inicial de la misma se han encaminado a: fortalecer institucionalmente la SPT a través de una modificación de su estructura, fortalecer la infraestructura tecnológica para asegurar una operación sostenible al interior de la entidad y generar alianzas estratégicas que permitan dar cumplimiento a los procesos misionales y a los objetivos que esta tiene.

El fortalecimiento de la entidad, rediseño y estrategias anteriormente resumidas, se enmarcan entre otras fuentes, en el estudio de la OCDE sobre la política regulatoria en Colombia, denominada MÁS ALLÁ DE LA SIMPLIFICACIÓN ADMINISTRATIVA, que en sus 9 capítulos evalúa y recomienda aspectos relevantes de los temas regulatorios, evaluación ex post y roles de las superintendencias dentro del marco institucional de Colombia.

Por lo demás, destáquese que el fortalecimiento institucional que se pretende, con la implementación de estas estrategias, contribuye directamente en la construcción de paz, pues todo apunta a la formalidad y legalidad del Sector, el respeto por los derechos humanos y la protección de los derechos de los usuarios, (a excepción del sector aeronáutico) quienes también requieren ser tenidos en cuenta como actores dentro de la cadena logística de la prestación del servicio y, más todavía, si se tiene en cuenta que en el modelo de operación interna de la entidad no ha pasado desapercibida la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres.

