

ANÁLISIS DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2018-2022 “PACTO POR COLOMBIA, PACTO POR LA EQUIDAD” PARA EL SECTOR TRANSPORTE Y SU COHERENCIA CON LOS PLANES DE DESARROLLO MUNICIPALES Y DEL DEPARTAMENTO DEL CAUCA.



DIANA MARCELA MEDINA MUÑOZ  
LUISA FERNANDA DORADO BOLAÑOS

UNIVERSIDAD DEL CAUCA  
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES, ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
DEPARTAMENTO DE ECONOMÍA  
NOVIEMBRE DE 2020  
POPAYÁN, CAUCA

## **Tabla de contenido**

1.Introducción.	3
2. El PND y la pertinencia de sus lineamientos.	4
3. Una clasificación para el ajuste entre el PND y los planes municipales de desarrollo.	25
4. Evaluación de los planes municipales de desarrollo del Cauca para el sector transporte, y su ajuste a los lineamientos del PND.	27
5. Conclusiones.	31
<b>BIBLIOGRAFIA</b>	<b>33</b>
<b>ANEXOS</b>	<b>34</b>

## ANÁLISIS DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2018-2022 “PACTO POR COLOMBIA, PACTO POR LA EQUIDAD” PARA EL SECTOR TRANSPORTE Y SU CONGRUENCIA CON LOS PLANES DE DESARROLLO MUNICIPALES Y DEL DEPARTAMENTO DEL CAUCA.

### **1.Introducción.**

El sector transporte se presenta como un pilar de la productividad de las regiones, así como de su desarrollo social y económico. La organización institucional de los países y regiones para un sector tan importante, refleja claramente lo saludable de sus economías y sociedad.

El PND (Plan nacional de desarrollo) 2018-2022 muestra un diagnóstico que revela las ventajas y desventajas estructurales de los mecanismos de transporte en Colombia. Como expresión clave de la orientación de la política económica del gobierno central, también expone una serie de estrategias para lidiar con tal diagnóstico, en pro del bienestar social.

También es el caso para la escala territorial, particularmente para el departamento y municipios del Cauca. Este documento se propone realizar un análisis de las directrices del PND, así como su ajuste a los mecanismos expuestos por cada municipio y la gobernación del departamento del Cauca. Esto con el propósito de desarrollar una metodología de seguimiento y evaluación a la actividad del sector transporte en el departamento, que de una serie de conclusiones que proporcionen sugerencias para mejorar su funcionamiento, y de ese modo logren ayudar en el bienestar social de la región.

La metodología empleada para el objetivo central del documento, consiste en la evaluación de dos frentes: la pertinencia de los planes y su grado de acoplamiento a las directrices del PND del gobierno central.

En este sentido, se inicia con una evaluación de los objetivos y estrategias del PND. Tras un contraste respecto a la pertinencia de sus propuestas, se extraen los objetivos que involucran directamente la acción institucional de entidades territoriales. Luego, se determina una clasificación auxiliar que recoge criterios para la pertinencia y grado de acoplamiento de propuestas de planes de entidades territoriales, a las directrices seleccionadas del PND. Finalmente, se realiza una evaluación de cada plan territorial del Cauca, a la luz del cruce realizado entre los objetivos seleccionados del PND y los criterios de clasificación (tipos de articulación), obteniendo las conclusiones que busca este ejercicio.

La sección 2 muestra un resumen y análisis de las estrategias del PND para el sector transporte. La sección 3 expone un método de clasificación y relación de éste con los planes municipales y departamental del Cauca, el cuál proveerá la evaluación a los mismos en la sección 4, para arrojar conclusiones en la sección final.

## **2. El PND y la pertinencia de sus lineamientos.**

Este documento pretende realizar un análisis del enfoque del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 para el sector transporte, consignado como “Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional”.

Al igual que el resto de pactos adscritos a la totalidad del Plan Nacional de Desarrollo, el pacto relacionado con el sector transporte toma un enfoque por puntos críticos, los cuales maneja desde tres áreas básicas de formulación de política: diagnóstico, objetivos y estrategias, y metas. En este sentido, el pacto presenta un diagnóstico y propone una serie de objetivos en busca de solventar los problemas expuestos en éste, materializados en una serie de estrategias, desde las cuales se busca llenar las metas. Esta es la contraparte cuantitativa de las propuestas de política generadas desde el gobierno central.

Se realizará una descripción de cada uno de los puntos críticos que componen este pacto, complementando el análisis con comentarios respecto a la pertinencia y viabilidad en los objetivos y metas. Esto con el fin de proveer un marco analítico y de acoplamiento de las propuestas consignadas en los planes de desarrollo municipales y del departamento del Cauca, para el rubro en cuestión.

Se señala con un asterisco(\*) al final, aquellas estrategias que indican una relación directa con los planes de desarrollo elaborados desde las entidades territoriales, de esta forma, se emplearán para la elaboración de un marco de evaluación de políticas generadas desde éstas para el caso del Cauca y su integración a los lineamientos del Plan Nacional de Desarrollo.

Las orientaciones y mecanismos de acción del Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional se dividen en 4 puntos, los cuales buscan otorgar la mayor cobertura y soluciones a las necesidades recolectadas en su diagnóstico.

### **A. Gobernanza e institucionalidad moderna para el transporte y la logística eficientes y seguros.**

#### **Puntos de diagnóstico:**

- Declara duplicidad en las funciones de instituciones del rubro, en tanto son regionales y de acción nacional, obstruyendo el funcionamiento eficiente para sus propósitos.
- La carencia de recursos, el entramado burocrático y la dispersión regional impiden una regulación total de la Superintendencia de Transporte.
- Se deberían revisar los procesos de contratación en la ley 1882 de 2018.
- Existe una pluralidad en los sistemas de información concernientes, con limitada interoperabilidad.
- La dinámica integral de peajes electrónicos no ha podido ser enteramente aplicada.
- Se muestran cifras crecientes de mortalidad y accidentalidad vial – urbana y regional –, así como los costos relacionados con éstas.

## Objetivos:

1. Fortalecimiento institucional, gobernanza y articulación sectorial desde la reparación de falencias expuestas.

## Estrategias del objetivo:

*“Reforma institucional y gobernanza del sector transporte:*

- *MinTransporte, como entidad cabeza del sector, con base en los análisis y propuestas establecidas en el módulo institucional del PMTI, en estudios existentes para el sector y en buenas prácticas nacionales e internacionales, definirá e implementará una hoja de ruta para el ajuste de la gobernanza e institucionalidad sectorial, con el fin de lograr mayores niveles de especialización en los procesos propios del sector, evitar duplicidades y vacíos en las funciones y roles de las entidades que lo conforman, y mejorar sus capacidades técnicas, incluyendo su capital humano.*
- *MinTransporte ajustará su estructura institucional y mecanismos de gobernanza, para fortalecerse y especializarse en el proceso de formulación de visión y política sectorial de largo plazo, con enfoque territorial y global, y definir lineamientos que guíen el desarrollo de todos los medios y modos, logística y regulación, teniendo en cuenta las recomendaciones del módulo institucional del PMTI, y los demás estudios y buenas prácticas nacionales e internacionales que se consideren pertinentes.*
- *MinTransporte garantizará el funcionamiento de la UPIT, e integrará a sus funciones el monitoreo de indicadores de desempeño del sector y la revisión de la pertinencia de incluir las iniciativas en el portafolio de proyectos.*
- *Para el diseño y estructuración de proyectos de infraestructura, transporte y logística, las entidades competentes podrán brindar asistencia técnica a las entidades territoriales en el diseño y estructuración de proyectos regionales.*
- *La ANI, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) y el Invías fortalecerán su capacidad de estructuración y gestión contractual de APP y obras públicas, respectivamente, en todos los modos. Para ello, realizarán los ajustes institucionales a que haya lugar. MinTransporte y MinDefensa establecerán las acciones para fortalecer la autoridad —tanto administrativa como de control operativo— del transporte fluvial en los ríos del país, por medio de un análisis de la viabilidad técnica, legal y financiera que permita establecer la institucionalidad más eficiente. A su vez, la ANI y MinTransporte adelantarán una política integral para poner en marcha las concesiones de 4G; para ello, se creará un grupo especial dedicado a garantizar el buen desarrollo de dichos proyectos, con la adaptación de las medidas que se requieran para tal fin.*
- *El DNP definirá el proceso de estandarización de criterios para la construcción de las evaluaciones socioeconómicas de proyectos e indicadores, para el seguimiento y medición de sus beneficios. (\*)*
- *MinTransporte pondrá en funcionamiento y modificará el alcance de la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT), para que sea la entidad encargada de la regulación económica y técnica del transporte y la logística, así como para todos los modos, con excepción del modo aéreo. La CRIT deberá: (1) incorporar de manera progresiva el análisis de impacto normativo sobre las propuestas regulatorias; (2) desarrollar regulación para infraestructura y servicios para la movilidad urbana, el transporte nacional y la logística; y (3) evaluar las regulaciones vigentes y futuras.*
- *La SuperTransporte reformará su estructura organizacional para ampliar su cobertura a todo el territorio nacional y equilibrar su capacidad técnica frente a todos los modos o modalidades de transporte y logística, con lo cual se busca que el ejercicio de sus funciones cumpla también una labor preventiva o de mejoramiento del servicio de transporte en todos sus ámbitos. Por lo anterior,*

*se deberán ajustar los criterios para la fijación de la contribución especial de vigilancia que, junto con las multas impuestas en ejercicio de sus funciones, serán destinadas al presupuesto de la entidad. Igualmente, se deberá fortalecer la competencia de inspección, control y vigilancia, al determinar los sujetos de supervisión, incluyendo a actores de la cadena logística; de la misma forma, se establecerá un régimen sancionatorio en materia de transporte, incluyendo sus servicios conexos<sup>12</sup> y complementarios, así como sus organismos de apoyo, adecuados a la realidad y necesidades del sector. (\*)*

- *Para el caso específico de la Vigilancia, Inspección y Control Objetiva del Transporte Aéreo, entendida esta como la supervisión que se realiza a la prestación del servicio de transporte, su infraestructura, servicios conexos, complementarios y a los servicios asociados a este, hoy día a cargo de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, al respecto, MinTransporte, con el apoyo de la SuperTransporte y de la Aeronáutica Civil, realizará los estudios y evaluaciones correspondientes para determinar el alcance, pertinencia, conveniencia, oportunidad y utilidad de pasar algunas de estas funciones a la SuperTransporte.*
- *Cormagdalena fomentará el intermodalismo, formulará proyectos estratégicos que recuperen el río Magdalena y creará líneas de negocios que la lleven a ser autosostenible.*
- *La Policía Nacional, la Armada Nacional y las entidades territoriales aumentarán la calidad y cobertura del control operativo y seguridad para todos los modos de transporte, en concordancia con el presupuesto sectorial. Se mejorarán los sistemas de control para garantizar una movilidad más segura y reducir de esta manera los índices de siniestralidad en todo el territorio nacional.*
- *MinTransporte planteará estrategias para que las entidades adscritas, o con relación de coordinación, se rijan por un modelo de gobierno corporativo orientado a la eficiencia y transparencia en la toma de decisiones. Las juntas directivas del sector transporte deberán promover la pluralidad en su conformación, por medio de la designación de profesionales con perfiles mínimos, que serán definidos por la Dirección de Participaciones Estatales de MinHacienda. Así mismo, el Gobierno nacional revisará la participación de sus entidades en los cuerpos colegiados.*
- *El Gobierno nacional garantizará la implementación de pliegos de condiciones tipo, conforme a la reglamentación que se expida relacionada con requisitos habilitantes, factores técnicos y económicos de escogencia, y su ponderación, considerando las características propias de cada región, de forma que se promueva la pluralidad de oferentes. (\*)*
- *La ANSV fortalecerá su gestión integral desde el ámbito nacional y continuará con su apoyo a las entidades territoriales. Se desarrollarán estrategias y metodologías para la asignación de recursos en seguridad vial, y se diseñarán instrumentos y servicios que permitan la reducción de las tasas de siniestralidad, focalizadas por tipo de actor y población.*
- *Se fortalecerán los mecanismos e instrumentos de coordinación e integración de la ANSV con MinTransporte, MinSalud y MinEducación, la Policía Nacional (DITRA), Supertransporte, Invías, ANI, el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, y las entidades territoriales, para desarrollar una política transversal de seguridad vial, además de integrar al sector privado, las organizaciones no gubernamentales (ONG), la academia y la sociedad civil.*
- *Instancias de articulación y coordinación para la implementación de la Política Nacional Logística. La Presidencia de la República y las demás entidades del Gobierno nacional pondrán en marcha y funcionamiento periódico el Comité de Logística y Comercio Exterior, y sus comités temáticos adscritos, instancias centrales de planeación, coordinación y articulación entre el sector público y el privado, para el desarrollo e implementación de la nueva Política Nacional de Logística.*
- *El DNP formalizará la Unidad Técnica de Logística, al incorporarla en su respectiva estructura institucional y misional, para liderar y coordinar con los sectores del Gobierno nacional y el sector privado la formulación e implementación de la Política Nacional Logística, su articulación con*

políticas y planes sectoriales y la institucionalidad y gobernanza necesarias para mejorar el desempeño logístico del país. Esta unidad funcionará como una subdirección adscrita a la Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible. MinTransporte determinará, dentro de su estructura institucional, cuáles son el área o las áreas en las que se deben desarrollar las funciones asociadas con la logística, específicamente relacionadas con la regulación, formulación e implementación de la Política Nacional de Transporte de Carga, la cual debe articularse con la Política Nacional Logística. Estas instancias institucionales deberán contar con recursos de funcionamiento para garantizar su operación, y se deberán articular con el Comité de Logística y Comercio Exterior y sus comités temáticos adscritos.

- *MinTransporte, en coordinación con sus entidades adscritas, fortalecerá las gerencias de corredores logísticos y ajustará la reglamentación que define aquellos de importancia estratégica, para promover la intermodalidad. Adicionalmente, definirá niveles de servicio que permitan medir la productividad, eficiencia logística y seguridad, entre otros, en corredores y nodos de comercio exterior. Estas serán responsables de brindar información oportuna sobre el estado del corredor y de incentivar el eficiente funcionamiento de estos. Deberán generar reportes que alimenten la gestión de la UPIT o de quien cumpla sus funciones.*
- *MinTransporte, en coordinación con MinCIT, las comisiones regionales de competitividad y el DNP, fortalecerá y dará continuidad a las alianzas logísticas regionales, incluyendo lo determinado en el Pacto por la descentralización línea B Conectividad y vínculos entre la ciudad y el campo, numeral a: “Conectar territorios para estimular la productividad regional (estructura espacial)”. Los gobiernos locales y el sector privado gestionarán los recursos humanos y técnicos que se requieran para su operación. El DNP diseñará una guía práctica que oriente a las regiones en la conformación, puesta en marcha y sostenibilidad de las alianzas. (\*)*
- *Las estrategias relativas al fortalecimiento de las autoridades regionales de transporte se mencionan en el Pacto por la descentralización línea A “Políticas e inversiones para el desarrollo”.*
- *La Comisión Intersectorial para la Gestión de Recurso Humano (CIGERH) del Sistema Nacional de Competitividad e Innovación (SNCI), de la Presidencia de la República, con el apoyo de MinEducación, MinTrabajo y MinTransporte, diseñará una agenda de trabajo para impulsar la adopción del catálogo de cualificaciones del sector de logística y transporte, fomentará su uso en la oferta formativa y educativa y realizará el seguimiento permanente a la iniciativa. Lo anterior, con el propósito de disminuir las brechas de pertinencia, calidad y cantidad en el sector<sup>17</sup>. Esta estrategia se conecta con el Pacto por la equidad línea C “Educación de calidad”.*  
(DNP, 2018, págs. 645-649)

## **2. Gestión de seguridad y protección en la operación de transporte.**

- *“La ANSV actualizará el PNSV 2011-2021, con horizonte de 10 años.*
- *La Superfinanciera generará un esquema de cálculo de pólizas SOAT, considerando índices de siniestralidad y las condiciones para cada tipología vehicular.*
- *MinTransporte y MADS, con la ANSV, ajustarán<sup>18</sup> la regulación, criterios de inspección, metodología y parámetros de la revisión técnico-mecánica, incluyendo mecanismos sancionatorios que disminuyan su evasión y fraude, y garanticen la confiabilidad de resultados.*
- *MinTransporte, ANSV, MinCIT, MADS y las demás entidades competentes<sup>20</sup> aplicarán las mejores prácticas de regulación técnica vehicular y de elementos de protección personal, armonizadas con estándares mundiales vigentes<sup>21</sup>.*
- *La SIC, la ANSV y las entidades competentes, según el modo de transporte, formularán y realizarán una estrategia de comunicación sobre las condiciones de seguridad vial de los vehículos y equipos de protección comercializados en Colombia (incluyendo la corrección de fallas, o recall).*

- *MinTransporte, la ANSV y la Policía de Carreteras desarrollarán y adoptarán especificaciones y estándares técnicos en materia de seguridad vial para la infraestructura carretera y en entornos urbanos, considerando el error humano. Para los demás modos de transporte, MinTransporte y las entidades competentes desarrollarán especificaciones y estándares técnicos en materia de seguridad vial en las fases de diseño, construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura para todos los modos. (\*)*
- *La ANSV, el Invías y la ANI22, con el apoyo de las entidades territoriales y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA), identificarán puntos y tramos críticos de siniestralidad vial<sup>23</sup>, y realizarán acciones que mitiguen condiciones inseguras. Para los demás modos, MinTransporte, las entidades competentes de cada modo y las autoridades territoriales identificarán puntos críticos aprovechando las plataformas que recojan datos sobre siniestralidad en los diferentes modos, y definirán acciones que mitiguen condiciones inseguras. (\*)*
- *MinTransporte, y las autoridades competentes según el modo, formularán y desarrollarán un programa de auditorías o inspecciones de seguridad vial para las fases de diseño, construcción, mantenimiento y operación, y expedirán la reglamentación correspondiente.*
- *MinSalud, en coordinación con la ANSV, fortalecerá el sistema de vigilancia en salud pública en el seguimiento y monitoreo de las lesiones de causa externa por siniestros de tránsito, en articulación con el eje de “salud para todos con calidad y eficiencia, sostenible para todos”. Así mismo, se apoyarán en la definición e implementación de las rutas integrales de atención en salud por accidentes de tránsito.*
- *La ANSV y MinTransporte revisarán, actualizarán e implementarán el modelo de otorgamiento, renovación y recategorización de licencias de conducción para todo tipo de vehículo. Así mismo, promoverán la reformulación del marco sancionatorio por infracciones al tránsito y al transporte, y adelantarán una estrategia integral de gestión de velocidad. Igualmente, explorarán la necesidad de presentar un proyecto de ley de seguridad vial.*
- *MinInterior, MinJusticia, MinTransporte y la ANSV promoverán la tipificación de los delitos contra la seguridad vial y la creación de fiscalías especializadas en la materia.*
- *La ANSV, MinTransporte y Ditra revisarán y replantearán los esquemas vigentes de operación y control, e implementarán un plan de formación a cuerpos de policía y autoridades de tránsito, para garantizar el adecuado ejercicio de vigilancia y control de tránsito y transporte en todo el territorio nacional.*
- *La ANSV, en coordinación con las entidades públicas y privadas que considere, definirá e implementará mecanismos que permitan al ONSV integrar y disponer ágilmente de los datos relacionados con siniestros viales, multas y sanciones por infracciones de tránsito y transporte. Así mismo, creará una red nacional de apoyo a las víctimas de siniestros viales y sus familiares.*
- *La ANSV, en coordinación con MinTransporte, MinVivienda y DNP, promoverá la inclusión de lineamientos encaminados a fortalecer los aspectos de seguridad vial en la infraestructura vial urbana, por medio de los distintos instrumentos de planificación y gestión (planes de desarrollo, POT y planes de movilidad).*
- *La ANSV, MinTrabajo, MinEducación y MinSalud, de acuerdo con sus competencias, revisarán y promoverán los contenidos de la Ley 1503 de 2011 y los decretos reglamentarios sobre planes estratégicos de seguridad vial que logren reducir lesiones de tránsito en el entorno laboral y fomenten la formación de comportamientos viales seguros.*

- *La Agencia Nacional de Seguridad en coordinación con MinTransporte y las entidades territoriales, promoverá para los diferentes actores viales, y en especial para los motociclistas, capacitaciones que contribuyan a la seguridad vial.*
- *Las entidades responsables de la seguridad vial en cada modo formularán e implementarán planes de seguridad vial para los usuarios vulnerables.*
- *El Gobierno nacional reglamentará el seguro de transporte y el seguro de responsabilidad civil del transportador, así como de las personas que presten servicios conexos y complementarios al transporte<sup>24</sup>, teniendo en cuenta si dichos servicios implican la custodia de la carga o la prestación de servicios que no impliquen la custodia de la carga. El MinTransporte regulará el contenido de las coberturas y las sumas aseguradas mínimas y máximas de cada una de ellas.*
- *MinTransporte, en coordinación con MinEducación, revisará los criterios de operación de las modalidades de transporte escolar no convencionales, en particular en contextos rurales, con el fin de contribuir con el acceso y la permanencia escolares, así como el bienestar y la seguridad de los niños, niñas y adolescentes asistentes a la educación inicial, preescolar, básica y media. (\*)*
- *MinTransporte revisará el Código Nacional de Tránsito Terrestre para precisar el procedimiento de verificación y sanción de quienes conduzcan en estado de embriaguez o bajo el efecto de sustancias estupefacientes, alucinógenas o hipnóticas.*
- *La ANSV estructurará y aplicará la metodología para el desarrollo de asesorías técnicas en la formulación e implementación de planes locales de seguridad vial que sean presentados por los organismos de tránsito.*
- *La ANSV con apoyo de MinEducación elaborará un plan de seguridad vial para niños y para entornos escolares. ”*

(DNP, 2018, págs. 649-652)

### **3. Sistemas inteligentes, análisis y gobernanza de la información para la gestión de tránsito.**

#### **Estrategias del objetivo:**

- *“MinTransporte fortalecerá el RUNT como un sistema que permita registrar, actualizar, centralizar y validar información para la planificación, adopción y monitoreo de políticas públicas en materia de transporte, y buscará su interoperabilidad con los sistemas de información del sector con los que se requiera y sea viable, de acuerdo con los estándares, lineamientos y políticas que define MinTIC, y en el marco de los servicios ciudadanos digitales. Así mismo, MinTransporte deberá definir e implementar los mecanismos que permitan el acceso o la compartición de la información del RUNT de manera ágil y oportuna, de o con las entidades del Gobierno nacional y territorial, en el marco de la normatividad vigente, y asegurando su confiabilidad y la privacidad por las partes.*
- *MinTransporte —en coordinación con MinTIC, el DANE y las diferentes entidades del sector<sup>25</sup>— actualizará los lineamientos para la recolección y consolidación de datos y de operación de sistemas de información<sup>26</sup>, establecerá los protocolos de interoperabilidad encaminados a la política de datos abiertos y fortalecerá los sistemas de información existentes<sup>27</sup>, de acuerdo con los estándares y lineamientos que define MinTIC, y en el marco de los Servicios Ciudadanos Digitales.*
- *Las nuevas plataformas de sistemas de información del sector transporte y logística estarán alineadas con la política de datos abiertos del Gobierno nacional y con los estándares y*

*lineamientos que define MinTIC, y en el marco de los Servicios Ciudadanos Digitales, por lo que se requerirá que se realice la respectiva validación de la integración con las plataformas asociadas.*

- *El DNP fortalecerá los módulos del Observatorio Nacional de Logística (ONL) y mejorará su contenido<sup>28</sup>. El ONL será la herramienta de análisis y de consolidación de información en logística. Así mismo, el DNP, en coordinación con el DANE y MinTransporte, fortalecerá la Encuesta Nacional Logística (ENL) y la presentará ante el sistema estadístico nacional para su reconocimiento y aplicación como una estadística oficial del país. Estas entidades construirán las bases metodológicas de la operación estadística, el instrumento de captura, y ejecutarán la ENL para asegurar su comparabilidad y representatividad. La encuesta se aplicará de manera bienal a partir de 2020. El DNP deberá definir e implementar los mecanismos que permitan el acceso o la compartición de la información del ONL a MinTransporte de manera ágil y oportuna.*
- *MinTransporte, MinCIT y MinTIC incentivarán la implementación de sistemas de comunidad portuaria y aeroportuaria: PCS y ACS<sup>29</sup>. Estas entidades fortalecerán los pilotos en marcha, apoyarán al sector privado en la definición de los requerimientos informáticos, desarrollo de protocolos y gestión de la información; además, potenciarán el uso e integración de los sistemas con otros sistemas de información y de comercio exterior<sup>30</sup>, de acuerdo con los estándares y lineamientos que define MinTIC y en el marco de los Servicios Ciudadanos Digitales<sup>31</sup>.*
- *MinTransporte adoptará estrategias para la automatización de trámites y la implementación y consolidación de nuevas tecnologías en sistemas inteligentes de transporte<sup>32</sup>. Así mismo, articulará estándares de sistemas inteligentes de transporte para el despliegue de servicios. MinTransporte desarrollará y robustecerá la normatividad para masificar elementos físicos que permitan promover la interoperabilidad entre diferentes sistemas<sup>34</sup>.*
- *MinTransporte incentivará la implementación de semáforos inteligentes que mejoren las condiciones de señalización y ayudas para población en condición de discapacidad u otros actores con movilidad reducida.” (DNP, 2018, págs. 652-653)*

### **Metas:**

- **Cuantitativamente, la tabla de objetivos declara metas sólo respecto a la reducción de accidentalidad y mortalidad en vías. Véase DNP (2018, pág. 654).**

### **Comentarios:**

El punto A presenta deficiencias en dos frentes:

- La determinación de estrategias parece arrojar proposiciones demasiado tácitas y generales, si bien los objetivos planteados obedecen a las necesidades expuestas en el diagnóstico, las estrategias (principalmente para los objetivos 1 y 3) no parecen otorgar herramientas claras para el cumplimiento de los mismos, lo cual pone en cuestión la viabilidad práctica del objetivo 1. Por ejemplo, si se observan las estrategias correspondientes al objetivo 1, es difícil afirmar que correspondan a una verdadera “reforma institucional” del sector transporte.
- Puede afirmarse que existe cierta carencia de metas claras respecto a los objetivos y estrategias: sólo se consignan metas cuantitativas en cuanto a la reducción de lesionados y víctimas fatales de accidentalidad vial. Sin considerarse una medida respecto a la variación en la eficiencia del sistema tras la implementación de las estrategias correspondientes a los

objetivos 1 y 3. Es posible también plantear que esta falencia se relacione con la anteriormente expuesta.

## **B. Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida.**

### **Puntos de diagnóstico:**

- Se percibe un incremento en la realización y operación de los SITM (sistema integrado de transporte masivo) en grandes ciudades y SETP (sistema estratégico de transporte público) en aglomeraciones urbanas. Contrapuesto con el incremento del uso de transportes no convencionales e ilegales.
- Se percibe un incremento del uso de sistemas de transportes no motorizados.
- A nivel regional, se percibe la necesidad de resolver baches en la dinámica de transporte desde la implementación de vías 4G.
- Existe una desarticulación institucional entre municipios y escalas regionales de gobierno, en perjuicio del orden territorial para la ejecución de proyectos.
- Resaltan claras ineficiencias en la distribución urbana de mercancías, desde la organización vial, hasta la dinámica logística intra urbana – 8 puntos –.
- Existe un porcentaje muy bajo de adopción de planes de movilidad por parte de municipios y aglomeraciones urbanas.
- Se necesita una revisión de la normatividad en un sentido integral, en cuanto a: marco de política, parámetros de cofinanciación y sostenibilidad de sistemas de transporte público.

### **Objetivos:**

1. Movilidad integral en las ciudades y aglomeraciones urbanas, desde la reparación de las falencias expuestas.

### **Estrategias del objetivo:**

- *“Fortalecimiento y fomento del transporte en bicicleta y a pie. MinTransporte, con acompañamiento del DNP y Coldeportes, impulsará la formulación del Programa Nacional de Movilidad Activa, para orientar la planeación, financiación, regulación y promoción del transporte en bicicleta, triciclos y a pie (con especificaciones de seguridad), así como su infraestructura (ciclorrutas, cicloestacionamientos, espacio público, señalización, entre otros). (\*)*
- *Uso responsable y eficiente del vehículo particular y la infraestructura para disminución de la congestión y la contaminación. MinTransporte apoyará la formulación de lineamientos para que las autoridades territoriales estructuren estrategias de control y regulación (restricción del tráfico, circulación, estacionamientos) que reconozcan los costos sociales generados por el uso intensivo del automóvil y la motocicleta. Estas medidas requieren mejorar la oferta de transporte sostenible para el transporte público, bicicleta y a pie; formular estrategias de gestión de estacionamientos y contribuir con el compromiso del sector empresarial en la gestión de viajes. (\*)*
- *Mejoramiento de la infraestructura y servicios de transporte urbano-regional. MinTransporte, en concordancia con el marco fiscal de mediano plazo, impulsará estrategias que permitan fortalecer la eficiencia de viajes interurbanos en aglomeraciones urbanas, por lo que será un medio para la consolidación de subregiones competitivas y productivas, con mejores servicios de transporte (sistemas regionales, servicios de movilidad en ciudades portuarias, servicio de*

*transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, oferta de otros modos) e infraestructura (integración modal, terminales, estaciones, u otros). (\*)*

- *Implementación de planes de movilidad en las ciudades. MinTransporte reglamentará los planes de movilidad con el propósito de facilitar la implementación de propuestas locales de Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 Pacto por Colombia, pacto por la equidad infraestructura de movilidad, servicios de transporte y logística, regulación y control de la movilidad, articuladas con el POT, en concordancia con su autonomía territorial, sus planes de desarrollo municipales y su disponibilidad de recursos. Así mismo, de conformidad con la Ley 1083 de 2006, se debe considerar el Plan Maestro de Parquederos del municipio, incluyendo las condiciones operacionales y tarifarias. (\*)*
- *Optimización del transporte de carga urbana. Se incentivará la puesta en marcha de planes sectoriales de manejo de mercancías y las alianzas logísticas regionales, en coordinación con las autoridades territoriales, para la promoción de buenas prácticas de cargue y descargue, la distribución urbana de mercancías y la eficiencia en la movilidad del transporte de carga, mientras se contribuye con el abastecimiento oportuno, el aumento de la competitividad y la facilitación del comercio (contemplando vehículos no motorizados para la última milla). (\*)*
- *Impulso de modelos pedagógicos de cultura ciudadana para la movilidad. MinTransporte, en coordinación con las autoridades territoriales, fomentará la educación de los actores de la movilidad para el uso de infraestructura y servicios en los diferentes modos y medios, considerando la prevención de la violencia de género, riesgos del uso del transporte ilegal y el control a la evasión del pago del servicio de transporte, entre otros.” (\*) (DNP, 2018, págs. 659-660)*

## **2. Incremento de la competitividad y calidad de los sistemas de transporte público.**

### **Estrategias del objetivo:**

- *“Aumento de la calidad del transporte público colectivo y masivo. MinTransporte, en coordinación con el DNP y la SuperTransporte, dará continuidad a la implementación de planes de acción para cada uno de los sistemas cofinanciados por la Nación, en pro de su estabilidad operacional y financiera, considerando acciones contra la ilegalidad, sobreoferta de rutas, baja cobertura, procesos judiciales, lineamientos de seguridad vial, modernización del parque automotor, entre otras. Para los SETP se requiere el fortalecimiento institucional de los entes gestores en los niveles técnico, financiero y jurídico, y avanzar hacia la actualización de la reglamentación (Decreto 1079 de 2015) para la estructuración, prestación del servicio, esquema empresarial, habilitación y permisos de operación. (\*)*
- *Para fortalecer la participación de la Nación en proyectos integrales de movilidad, MinTransporte, en coordinación con el DNP, identificará alternativas para mejorar el transporte en diferentes medios (buses, trenes, embarcaciones, otros) en las ciudades del país, considerando las características propias de cada región. MinTransporte revisará la normatividad vigente frente a la zona de dominio público, la zona de protección y el límite de edificación de sistemas ferroviarios.*
- *Incentivos para el inicio de la operación de sistemas de transporte cofinanciados. MinTransporte, con apoyo del DNP y MinHacienda, formulará un esquema que permita generar incentivos, de acuerdo con el cumplimiento de los compromisos de las administraciones locales, de manera que premie a quienes muestran resultados enfocados en cumplir el objetivo de ofrecer un sistema de transporte público competitivo y de calidad.*
- *Fomento de la intermodalidad en los sistemas de transporte público. MinTransporte impulsará la integración de sistemas de transporte público con otros modos y medios de transporte seguros,*

*como bicicleta, a pie, tricimóviles, transporte por cable y férreo, entre otros, que satisfagan las necesidades de viajes de la población y sirvan para la alimentación del transporte público garantizando accesibilidad para la infraestructura y la flota. (\*)*

● *Prestación de servicios de transporte en zonas rurales. MinTransporte, en coordinación con las entidades territoriales, promoverá la implementación de soluciones de movilidad para municipios o grupos de municipios en los que la vocación rural y las características geográficas propias del territorio impidan la normal prestación de los servicios de transporte.” (\*) (DNP, 2018, págs. 660-661)*

### **3. Establecimiento de mecanismos de financiación para soluciones de movilidad de calidad.**

#### **Estrategias del objetivo:**

- *“Definición de requisitos para la cofinanciación de sistemas de transporte. MinTransporte, con apoyo del DNP y MinHacienda, definirá los criterios de financiación para los sistemas de transporte. Se fijarán hitos que permitan autorizar los desembolsos de manera progresiva, de acuerdo con las necesidades y logros del proyecto. Adicionalmente, se revisarán los elementos cofinanciables por parte de la Nación para aumentar la calidad en la prestación del servicio, a través del ascenso tecnológico de medios con estándares de cero y bajas emisiones, y la incorporación de elementos para facilitar la accesibilidad a la población en condición de discapacidad<sup>47</sup> u otros actores con movilidad reducida. (\*)*
- *Regulación de costos, tarifas y remuneración de agentes. La CRIT, o quien cumpla su papel, deberá actualizar la estructura de costos y formular criterios para la definición de la tarifa, acorde con las necesidades de operación y la capacidad de pago de los usuarios. Adicionalmente, deberá generar recomendaciones a las entidades territoriales en cuanto a los esquemas de remuneración de agentes que promuevan la oferta de servicios de calidad y la eficiencia en la asignación de riesgos. (\*)*
- *Implementación de fuentes de pago alternativas a la tarifa para la operación. Las autoridades de transporte promoverán el uso de fuentes de pago diferentes de la tarifa para implementar sistemas de transporte público colectivo y masivo de calidad e incluyentes, que brinden condiciones de infraestructura y de medios con accesibilidad para población en condición de discapacidad u otros actores con movilidad reducida, para incorporar sistemas inteligentes de transporte y promover el ascenso tecnológico de medios con estándares de cero y bajas emisiones. Estas fuentes de pago permitirán a los territorios subvencionar la operación del transporte público colectivo y masivo para aumentar la calidad u ofrecer tarifas competitivas a los usuarios. (\*)*
- *Estímulo de fuentes alternativas a la tarifa para aumentar la calidad del transporte público colectivo y masivo. MinTransporte, con el apoyo de DNP y MinHacienda, incorporará criterios relacionados con la implementación de fuentes de pago alternativas a la tarifa a los usuarios, como requisito para la cofinanciación de proyectos de transporte público colectivo y masivo.*
- *Los sistemas de transporte colectivos y masivos deben ser sostenibles. Las entidades territoriales podrán, de común acuerdo con los agentes operadores o recaudadores, realizar modificaciones o renegociaciones de los contratos de concesión, en concordancia con el principio de la sostenibilidad del transporte público colectivo y masivo que sustituye el de la autosostenibilidad. (\*)*
- *Fomento de equilibrio para los actores de la movilidad. MinHacienda, con apoyo de MinTransporte y DNP, revisará las condiciones tributarias y arancelarias del sector transporte, incluyendo lo determinado en el Pacto por la sostenibilidad línea A “Cambio climático. Así mismo,*

*MinTransporte evaluará las condiciones de cobro por la disponibilidad de la infraestructura y servicios de transporte.” (DNP, 2018, págs. 661-662)*

#### **4. Promover la movilidad y conectividad urbano-regional.**

##### **Estrategias del objetivo:**

- *“Fortalecimiento de la movilidad regional, mediante la implementación de una política de accesos y pasos urbanos. MinTransporte, en coordinación con el DNP, la ANI y el Invías, impulsará acciones para mejorar los accesos y pasos urbanos y la logística urbana, de manera coordinada con autoridades regionales o locales, principalmente por medio de la provisión o adecuación de infraestructura para medios motorizados y no motorizados, y la optimización en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros particular y de carga. (\*)*
- *Definición de mecanismos de financiación de accesos y pasos urbanos. MinTransporte, en coordinación con el DNP, la ANI e Invías, revisará la normatividad para la formulación de esquemas institucionales y de financiación en la construcción o mejoramiento de accesos y pasos urbanos, que cuenten con una metodología para identificar y estructurar intervenciones que se articulen con la movilidad, el transporte y la logística, en concordancia con la visión de los entes territoriales. Será necesario considerar mecanismos de financiación evaluados desde la disponibilidad presupuestal, la capacidad de pago de los beneficiados y de eventuales financiadores. Dentro de los mecanismos se puede considerar la gestión del suelo para proyectos de transporte, u otros. (\*)*
- *Articulación de soluciones de accesos y pasos urbanos con el ordenamiento territorial. MinVivienda, con el apoyo de MinTransporte, promoverá mecanismos para la coordinación de esfuerzos entre autoridades de planeación de los territorios, que permitan articular estrategias de expansión controlada del suelo urbano con la infraestructura de transporte. Se deberá contemplar el control sobre asentamientos informales y lineamientos claros en relación con las zonas edificables próximas a la infraestructura definida como acceso o paso urbano. (\*)*
- *Conexión de accesos urbanos hacia nodos de comercio. MinTransporte, en coordinación con las entidades del sector transporte, definirá lineamientos para que los territorios implementen estrategias para generar confiabilidad en los tiempos de desplazamiento entre accesos urbanos, hacia y desde nodos como puertos, aeropuertos, pasos de frontera e ILE de escala regional. (\*)*
- *Revisión de la normatividad de las restricciones vehiculares en corredores nacionales. MinTransporte revisará la posibilidad de actualizar el marco legal y la reglamentación vigente en relación con la continuidad en el tránsito en los corredores que incluyen el paso por áreas urbanas.” (DNP, 2018, pág. 663)*

**Metas** – véase DNP (2018, pág. 664) –:

- Incremento del promedio de viajes en día hábil, respecto a sistemas públicos de transportes cofinanciados por la nación.
- Incremento de ciclorredes.
- Incremento de infraestructura vial, urbana y regional.

##### **Comentarios:**

El punto B parece determinar un marco de acción para la operación de los sistemas de transporte público y la reglamentación de normas de tránsito en un sentido urbano-regional. Ofrece una serie de estrategias que implican la interacción de instituciones bajo el control del gobierno central como herramientas para la elaboración de un marco reglamentario y de financiación para la operación enfocada al ámbito rural y territorial de la nación. Particularmente, estrategias adscritas a cada objetivo proveen un marco de acción y evaluación puntual de los mecanismos propuestos desde los planes de desarrollo de las entidades territoriales, lo cual resulta útil para los propósitos de este documento.

### **C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal.**

#### **Puntos de diagnóstico:**

- Se expone la necesidad de revisión y ejecución del Plan Maestro de Transporte Intermodal.
- Se percibe un incremento en la calidad de los modos de transporte a nivel nacional, sin embargo, se perciben falencias a resolver.
- Se proclama la necesidad de concluir los proyectos nacionales anteriores de infraestructura de transporte.

#### **Objetivos:**

1. Desarrollo y promoción del PMTI, recayendo esto en la consecución de proyectos nacionales de infraestructura.

#### **Estrategias del objetivo:**

- *“El MinTransporte adoptará las mejores prácticas de planeación, de acuerdo con la experiencia internacional reciente (como del G20 y la OCDE) y el PMTI, en relación con los siguientes puntos: (1) adopción de un método beneficio-costos simplificado para la identificación y priorización de bancos de proyectos que deben entrar a estructuración; (2) unificación de valoración beneficio-costos para paquetes de proyectos comparables, (3) publicación periódica, de al menos cada cinco años, de un plan al más alto nivel de identificación y priorización preliminar de inversiones a mediano y largo plazo; (4) garantizar que los recursos de inversión del sector transporte sean destinados para estudios de preinversión y estructuración de proyectos; y (5) analizar el aseguramiento de carga a lo largo de la cadena de comercialización nacional e internacional.*
- *El Gobierno nacional iniciará un proceso ordenado y riguroso de implementación de las fuentes de pago alternativas, las cuales pueden provenir principalmente de los siguientes recursos: (1) cobro por derechos por uso de la infraestructura de los distintos modos de transporte de su competencia, (2) los cargos a los propietarios de suelo/predios, (3) la gestión de activos del Estado y (4) otros mecanismos de ingresos de apalancamiento para el fondeo<sup>67</sup>. Con el mismo fin, el sector transporte podrá obtener ingresos mediante publicidad en la infraestructura o anexidades existentes, en los distintos modos de transporte de propiedad de la Nación, administrada por obra pública o concesión. En cualquier caso, los recursos obtenidos deberán destinarse al sector transporte.*

- *En particular, MinTransporte presentará al CONPES y expedirá los actos administrativos correspondientes para reglamentar la contribución nacional de valorización en proyectos de infraestructura de transporte a escala nacional. Por otra parte, para el desarrollo de proyectos APP se permitirá que los recursos propios de las entidades que formen parte del Presupuesto General de la Nación (PGN) no se contabilicen dentro del cupo APP, para efectos de establecer el cupo sectorial respectivo. Sin perjuicio de lo anterior, el Gobierno nacional revisará el cupo APP de otros sectores y determinará su posible uso para el sector transporte.*
- *El Gobierno nacional diseñará una política pública y una reglamentación general, de obligatoria aplicación para todas las entidades del sector transporte, con la metodología y los instrumentos de análisis, con el fin de identificar y obtener los recursos denominados como “valor residual de las concesiones”. Adicionalmente, revisará las condiciones establecidas en el artículo 238 de la Ley 1819 de 2016 y del Decreto 1915 de 2017, para viabilizar los proyectos de construcción y/o reparación de infraestructura financiables por el mecanismo de pago de obras por impuestos a escala nacional, en procura de estandarizar costos y procedimientos para el desarrollo de las obras; sin perjuicio de lo anterior, se revisarán las condiciones necesarias para extender el programa a Obras por Regalías.*
- *Para consolidar en el mediano plazo un portafolio de proyectos que pueda presentarse a los mercados nacionales e internacionales de desarrollo de infraestructura, MinTransporte y sus entidades adscritas continuarán con el proceso de preparación (maduración) de los proyectos priorizados en el PMTI, teniendo en cuenta lo establecido en el Pacto por la sostenibilidad línea B “Biodiversidad”. Para ello, deberán asignarse los recursos suficientes que permitan el desarrollo de los estudios de preinversión, según las necesidades particulares de cada caso. En ese sentido, MinTransporte, en articulación con MinInterior, avanzará en la definición y aplicación de elementos para la gestión participativa y adecuada de proyectos de infraestructura que, desde la etapa de planeación, contribuyan a la mejora de los procesos de participación y control social. Finalmente, el Gobierno nacional fortalecerá la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), de manera que le permita operar adecuadamente, al optimizar los recursos necesarios para la construcción de infraestructura de transporte nacional.*
- *El Departamento Nacional de Planeación (DNP), con el apoyo de MinTransporte, diseñará un plan estratégico para la promoción y desarrollo de ILE que incluirá un instrumento de priorización de zonas estratégicas, una guía metodológica para el desarrollo de estudios, identificación de mecanismos de gestión del suelo, promoción de la inversión privada, modelos de financiación y esquemas institucionales para su promoción y puesta en marcha. Para el diseño de este plan, MinTransporte y la ANI, a partir del proceso actual de estructuración, identificarán las recomendaciones para la implementación de este tipo de proyectos. Así mismo, MinTransporte definirá los procedimientos para la autorización de la operación y funcionamiento de las ILE. Lo anterior se encuentra articulado con la estrategia de plataformas logísticas rurales definido en el Pacto por el emprendimiento línea E Campo con progreso.*

- *Así mismo, MinCIT, el Departamento Administrativo de Ciencia, Tecnología e Innovación (Colciencias) y MinTransporte diseñarán e implementarán un programa de extensión tecnológica e innovación logística para empresas que presten servicios de transporte y distribución de mercancía en todos los modos. De igual manera, para la promoción de servicios logísticos especializados, MinTransporte deberá identificar incentivos para el desarrollo de empresas de transporte multimodal.*
- *MinTransporte actualizará y armonizará la normatividad para la habilitación y formalización de empresas de transporte de carga en los diferentes modos<sup>69</sup>, de manera que los requerimientos para la habilitación se focalicen en garantizar la seguridad, el acceso, la disponibilidad del servicio del transporte y la reducción de la intermediación. Esta estrategia se complementa con el Pacto por el emprendimiento línea A “Entorno para crecer”.” (DNP, 2018, págs. 669-671)*

## **2. Reactivación del transporte ferroviario.**

### **Estrategias del objetivo:**

- *“El Gobierno nacional priorizará la política de reactivación y promoción del transporte ferroviario como parte del desarrollo de un sistema intermodal nacional, por medio de la formulación e implementación del Plan Maestro Ferroviario, que busque principalmente reactivar el corredor férreo del Pacífico y el corredor férreo Central, así como su interconexión<sup>70</sup>, para generar condiciones que permitan al ferrocarril explotar sus ventajas competitivas y fomentar su integración en las cadenas logísticas e intermodales, en articulación con el Pacto por la sostenibilidad línea A “Cambio climático y línea C “Gestión del riesgo de desastres”.*
- *El MinTransporte o la Unidad de Planeación de Infraestructura y Transporte (UPIT) estarán a cargo de la planificación general y requerimientos de la red férrea nacional. Por otra parte, de manera articulada con las entidades competentes (SIC, MinCIT y DIAN, entre otras), se definirán las reglas de competencia, políticas aduaneras para el modo y servicios logísticos asociados.*
- *En línea con lo anterior, se deberá expedir una ley marco que defina la regulación de la actividad asociada a la infraestructura ferroviaria y de la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, incluyendo su ordenamiento institucional, la normatividad que determine los niveles admisibles de vibración y ruido del ferrocarril y los mecanismos de financiación de este modo de transporte, entre otros.*
- *La Comisión de Regulación de Infraestructura de Transporte (CRIT), o quien asuma sus funciones, establecerá los modelos de gestión y la regulación técnica y económica<sup>72</sup> que faciliten el desarrollo de las operaciones ferroviarias y su relación con los demás modos de transporte en condiciones de competitividad y seguridad en la operación de infraestructura<sup>73</sup>. La nación asume la responsabilidad general del desarrollo de la infraestructura nacional, al margen de los mecanismos que se determinen para la operación de los corredores, cuya entidad ejecutora será la Agencia Nacional de Infraestructura, y el Instituto Nacional de Vías (Invías) mantendrá la titularidad de la red férrea nacional.*
- *El sector transporte deberá priorizar desde 2020, al menos, una partida anual no inferior al 5 % del Presupuesto General de la Nación de inversión correspondiente a su cuota sectorial para el desarrollo del modo férreo; igualmente, garantizará que las tarifas por uso de la infraestructura de transporte ferroviario sean destinadas a la construcción, mantenimiento y operación del transporte ferroviario. En este sentido, MinTransporte generará las condiciones para que, del total de los recursos generados de las contraprestaciones por uso de la infraestructura concesionada de los modos férreo, portuario y aeroportuario, se destinen contribuciones equitativas que permitan*

*financiar gastos de funcionamiento, interventorías, asesorías y consultorías, entre otros, de la Agencia Nacional de Infraestructura.*

- *Finalmente, la planeación del sistema férreo podrá considerar la articulación con un plan de tierras como instrumento de financiamiento público para incentivar la inversión privada en el desarrollo de nuevos generadores de carga, entre los que el ferrocarril capturará los principales volúmenes para ser movilizados por este modo de transporte. En el mismo sentido, Invías desarrollará una estrategia para el aprovechamiento de las anexidades férreas a su cargo.” (DNP, 2018, págs. 671-672)*

### **3. Promoción de la red fluvial de la Nación.**

#### **Estrategias del objetivo:**

- *“MinTransporte, en coordinación con los demás ministerios, promoverá la elaboración de un nuevo documento de política pública que incentive el desarrollo de proyectos e inversiones públicas y privadas en el modo fluvial.*
- *MinTransporte, con el apoyo del DNP, analizará y desarrollará las acciones necesarias para impulsar la modernización y repotenciación de la flota fluvial mejorando la eficiencia de las embarcaciones y teniendo en cuenta las especificaciones más apropiadas, según las características de cada región, considerando lo establecido en el Pacto por la sostenibilidad línea A Cambio climático.*
- *MinTransporte, en coordinación con las entidades del sector, fortalecerá grupos especializados en las entidades competentes para desarrollar y promocionar el modo de transporte fluvial como parte fundamental de la intermodalidad, con el fin de buscar un incremento gradual de la asignación del presupuesto nacional y fuentes alternativas de pago.*
- *MinTransporte y Cormagdalena definirán las actividades tendientes a la recuperación de la navegabilidad y servicios conexos del río Magdalena y estructurarán los proyectos necesarios. Adicionalmente, el Invías definirá las actividades tendientes a la construcción, rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura fluvial a su cargo, y estructurará los respectivos proyectos; así mismo, la Dirección General Marítima (Dimar) realizará lo respectivo de acuerdo con su competencia. Lo anterior, teniendo en cuenta lo establecido en el Pacto por la sostenibilidad línea C “Gestión del riesgo de desastres”.*
- *MinTransporte expedirá las reglamentaciones necesarias y ajustará la normatividad respectiva, de forma que contribuyan al desarrollo y promoción del transporte fluvial. Así mismo, Invías, Cormagdalena y Dimar actualizarán la información sobre estado, necesidades de inversión y especificaciones de la red fluvial navegable, información que será consolidada en sistemas de información interoperables definidos por MinTransporte y MinDefensa, en coordinación con Cormagdalena y el DNP, de acuerdo con las estrategias del PMF.*
- *MinTransporte, en articulación con la Armada Nacional y MinCIT, promoverá una política de inversión en investigación, desarrollo e innovación en los astilleros y talleres nacionales, con tecnología apropiada para el desarrollo del transporte fluvial del país.*
- *El Gobierno nacional, con la promoción y desarrollo del modo fluvial, elevará el nivel de los servicios que se prestan en la red fluvial, lo que genera una mayor accesibilidad de los territorios y mayor movilidad de la población de la Colombia profunda, al dotar a estas regiones de mayor capacidad para competir y reducir las inequidades que han acumulado por estar separadas durante años del sistema de ciudades, en articulación con el Pacto por la descentralización línea B “Conectividad y vínculos entre la ciudad y el campo”.*

- *El Gobierno nacional continuará con la estructuración del proyecto Acuapista del Pacífico y su posterior implementación, al realizar una evaluación de los resultados, para que sean replicables en otras cuencas del país en las que se presenten rezagos sociales.*
- *El DNP estructurará proyectos tipo de infraestructura fluvial, con el fin de que los entes territoriales que así lo requieran cuenten con una herramienta que les permita desarrollar su infraestructura con un enfoque costo-eficiente. Así mismo, MinTransporte, en coordinación con las entidades regionales y territoriales, apoyará la estructuración de proyectos de infraestructura de transporte fluvial con recursos de regalías.*
- *MinTransporte, en coordinación con sus entidades adscritas y demás entidades de gobierno, promoverá la inclusión de tecnología para la comunicación, monitoreo y control en los ríos y riberas de Colombia, y su interconexión con el componente marítimo, donde corresponda.*
- *MinDefensa, por medio de la Armada Nacional y la Dimar, incrementará el nivel de seguridad y presencia fluvial y la cobertura del control de tráfico, en articulación con el Pacto por la legalidad línea B “Imperio de la ley”.” (DNP, 2018, págs. 673-674)*

#### **4. Mejoramiento de la política portuaria y marítima.**

##### **Estrategias del objetivo:**

- *“El MinTransporte y la UPIT, en coordinación con las entidades competentes, formularán una visión de largo plazo del sector marítimo portuario que defina una institucionalidad eficiente para evitar la fragmentación de las funciones de autoridad portuaria, que considere distintos escenarios de capacidad y demanda del sistema portuario, orientado a suplir necesidades de la industria marítima mundial, del comercio y del aparato productivo, y que identifique acciones para el mejoramiento o nuevas oportunidades de servicios a carga y pasajeros<sup>74</sup>, bajo principios de sostenibilidad. Esta visión deberá evaluar el funcionamiento integral del terminal portuario (construcciones, inmuebles, áreas adyacentes e infraestructura privada) y las condiciones para la cesión a la Nación.*
- *MinTransporte, en coordinación con MinAmbiente, las entidades concedentes y Dimar, junto con distritos portuarios donde se emplacen puertos, deberá actualizar el instrumento de planificación portuaria y generar un desarrollo articulado de los terminales portuarios con el sistema de ciudades, al priorizar y formular planes maestros por zona portuaria que sirvan como insumo a los planes de ordenamiento territorial que se vayan a revisar o formular, y cuyos principios se enmarquen en la sostenibilidad, competitividad y armonización con el desarrollo de los territorios, en articulación con el Pacto por la sostenibilidad línea C “Gestión del riesgo de desastres”.*
- *Invías, Cormagdalena y la ANI implementarán el Plan Nacional de Dragados, en coordinación con MinTransporte, la UPIT y la Dimar, enfocado en la estrategia de mantenimiento y profundización de los accesos marítimos, a través de una APP u obra pública, o con el fortalecimiento de instituciones existentes<sup>76</sup>, que consideren el cobro por el uso del canal de acceso a buques, teniendo en cuenta el ámbito regional y la competitividad; así mismo, se considerará el reúso de los materiales dragados en las múltiples necesidades de los litorales del país. Adicionalmente, MinTransporte revisará la destinación de los recursos recaudados por concepto de contraprestación portuaria, con el fin de evitar el uso de subsidios cruzados entre zonas portuarias.*
- *MinTransporte definirá estrategias necesarias para garantizar eficiencia, actualización tecnológica y tarifas competitivas de los servicios que prestan las concesiones portuarias colombianas, mediante una regulación económica que incluya un marco tarifario actualizado, homogéneo y transparente, la revisión de la metodología de contraprestación, la revisión del marco legal vigente, la revisión de la temporalidad de las concesiones y las condiciones de renegociación*

y ampliación de términos y la generación de un modelo de puerto-propietario (landlord) que considere una metodología de valoración de las inversiones en las zonas adyacentes que permitan implementarlo.

- El Gobierno Nacional fortalecerá las capacidades de la industria marítima del país y su cadena de suministro, a partir de programas que estimulen el desarrollo de capacidades propias en ciencia tecnología e innovación. Lo anterior, para potenciar la industria como proveedora de servicios marítimos certificados para la región, a partir de un clúster que integre las capacidades del sector defensa con la industria Nacional impulsando servicios de mantenimiento y reparación de buques y aprovisionamiento de combustible, entre otros.
- MinDefensa, por medio de la Armada Nacional y de la Dimar, deberá incrementar el nivel de la seguridad integral marítima y la cobertura del control de tráfico, en articulación con el Pacto por la legalidad; línea B “Imperio de la ley”. (DNP, 2018, págs. 674-676)

## 5. Renovación de estructuras de transporte aéreo.

### Estrategias del objetivo:

- *“Institucionalidad: para consolidar roles de autoridad, de prestación del servicio y de investigación de accidentes.*
- *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, en articulación con el Pacto por la descentralización línea B “Conectividad y vínculos entre la ciudad y el campo”.*
- *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.*
- *Infraestructura y sostenibilidad ambiental: para lograr que la infraestructura, servicios aeroportuarios y 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 procurar un aumento en la disponibilidad horaria de los aeropuertos que lo requieran, en consideración a lo establecido en el Pacto por la sostenibilidad línea A “Cambio climático” y línea C “Gestión del riesgo de desastres”.*
- *Industria aeronáutica y cadena de suministro: para potenciarlas como proveedoras de piezas, partes y componentes aeronáuticos certificados para la región, y como punto focal en la producción de aeronaves livianas (ALS) y no tripuladas (UAS-RPAS), que impulsen servicios de mantenimiento y reparación de aeronaves.*
- *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.*
- *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.” (DNP, 2018, págs. 676-677)*

## 6. Ejecución y revisión de proyectos del transporte carretero.

### Estrategias del objetivo:

- *“Se fortalecerán las gerencias en las entidades ejecutoras de los proyectos, dedicadas a la ejecución, operación, gestión predial, permisos, licencias ambientales, gestión de participación y*

*control social, gestión del traslado de redes de servicios y entrega de garantías en la consecución de contratos de crédito de los proyectos faltantes, y cumpliendo los plazos de la etapa de preconstrucción e inicio de obra. Por medio del fortalecimiento de la gestión del sector, se busca acelerar el ritmo de ejecución de las concesiones de cuarta generación (en las diferentes etapas), con el objetivo de concluir, concluir y concluir la fase constructiva de estos proyectos y poner en operación sus principales unidades funcionales. (\*)*

- *Invías dará continuidad a la calidad de servicio y a la ejecución de obras estratégicas en los corredores que retornen a su competencia, por cualquier motivo, y garantizando los medios para su mantenimiento y operación, como mínimo, en las mismas condiciones de operación en las que se reciban estos corredores, así como para la continuación de obras estratégicas. De igual forma, coordinará con la entidad concedente el correcto trámite legal en los tiempos acordados.*
- *De igual forma, con el fin de realizar obras complementarias en corredores que se encuentren concesionados, sin que sea necesaria su desafectación, el Instituto Nacional de Vías (Invías) podrá continuar, excepcionalmente, celebrando y ejecutando contratos de obra pública. Lo anterior, para garantizar la continuidad de la prestación del servicio en condiciones de transitabilidad, funcionalidad y/o seguridad de la infraestructura de transporte; impedir el deterioro de la infraestructura o la afectación de la comunidad, y mitigar el riesgo de pérdida del patrimonio vial sobre infraestructura concesionada.*
- *El Gobierno nacional desarrollará una política que permita regular la funcionalidad y operatividad de las dobles calzadas, y las actividades adosadas a las autopistas, que permitan el aprovechamiento total de la capacidad de la infraestructura vial.*
- *Invías continuará con el mejoramiento de la red nacional no concesionada que hoy se encuentra en afirmado, y priorizará corredores identificados en el PMTI y aquellos que contribuyan a la consolidación territorial. Para ello, elaborará metodologías que permitan e incentiven el uso de tecnologías alternativas en tramos de la red vial nacional con bajos volúmenes de tránsito.*
- *Para garantizar la sostenibilidad de mejoramientos realizados, Invías llevará a cabo un programa de mantenimiento y rehabilitación enfocado en tramos ya intervenidos, que no se encuentren concesionados, en corredores definidos por la UPIT y en proyectos ejecutados por Invías con base en el PMTI.*
- *Invías y la ANI implementarán un programa de atención preventiva y recuperación de sitios vulnerables sobre la red primaria, que complemente sus protocolos de atención de emergencias. De igual forma, MinTransporte consolidará medidas de gestión de riesgo ante fenómenos asociados a variabilidad y cambio climático, para cuantificarlas e incluirlas en las etapas de planeación, ejecución y operación de proyectos, incluyendo lo establecido en el Pacto por la sostenibilidad línea C “Gestión del riesgo de desastres”.*
- *La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), en coordinación con el Invías, la ANI y las autoridades locales, identificará puntos críticos de siniestralidad vial para definir e implementar acciones que mitiguen condiciones inseguras de la infraestructura.*
- *MinTransporte continuará con la política de asistencia técnica a territorios en la formulación e implementación del Plan Nacional de Vías para la Integración Regional (PNVIR), y apoyará en la culminación de los inventarios y priorización de proyectos de la red regional, en articulación con el Pacto por el emprendimiento” línea E Campo con progreso. Así mismo, promoverá la transferencia de red nacional y territorial, en el marco de la revisión de la Ley 105 de 1993, teniendo en cuenta lo determinado en el Pacto por la sostenibilidad línea B Biodiversidad, y en el Pacto por la descentralización línea B “Conectividad y vínculos entre la ciudad y el campo”. (\*)*
- *El Gobierno nacional definirá las medidas para la modernización del parque automotor de carga, por medio de la formulación de un nuevo programa que promoverá la modernización de los*

vehículos de esta modalidad, y dentro del cual se podrán establecer incentivos tributarios y/o financieros para la modernización del parque automotor por carretera. Por otra parte, y con el ánimo de fortalecer la legalidad en el sector, se adelantarán las acciones que permitan corregir paulatinamente las fallas del mercado, entre las cuales se encuentran la formación competitiva de precios en el mercado, el descongelamiento del parque, la oferta vehicular y la formalización de los actores del sector, entre otros. En este mismo sentido, el Gobierno nacional podrá formular programas e incentivos similares para las demás modalidades de transporte. Esta estrategia se complementa con lo definido en el Pacto por la sostenibilidad línea A “Cambio climático.

- *MinTransporte realizará estudios técnicos, los cuales pueden incluir pruebas piloto, para determinar la viabilidad de la circulación de los vehículos combinados de carga (VCC) y de los vehículos extradimensionados por vías específicas del territorio nacional, tomando en cuenta, entre otros factores: seguridad vial, capacidad de la infraestructura, movilidad y eficiencia logística. A partir de los estudios, se determinará la conveniencia de la actualización, modificación o expedición de la reglamentación respectiva. El Invías concederá permisos especiales temporales, individuales o colectivos, de acuerdo con dichos estudios, de conformidad con los criterios técnicos y jurídicos determinados por MinTransporte y el Invías.” (DNP, 2018, págs. 678-680)*

## **7. Adecuación de sistemas e infraestructura de fronteras.**

### **Estrategias del objetivo:**

- *“La Cancillería, las entidades involucradas<sup>84</sup> y el DNP diseñarán la metodología para la priorización de intervención en pasos de frontera y determinarán los requerimientos de inversión de estos, incluyendo infraestructura, equipamiento y personal necesario para su operación, nuevas tecnologías para el paso de mercancías y personas y fuentes de financiación.*
- *Las entidades de control que prestan servicios de control fronterizo concurrirán con los recursos requeridos para la prestación del servicio, e implementarán el modelo de gestión integrada y coordinada de controles y servicios en pasos de frontera. La implementación del modelo será coordinada por la Cancillería, con la asistencia técnica del Programa Nacional del Servicio al Ciudadano, del Departamento Nacional de Planeación. Adicionalmente, el Gobierno nacional revisará las condiciones de operación del transporte en zonas de frontera. “ (DNP, 2018, pág. 680)*

### **Metas:**

- *En general, se consignan cuantitativamente los incrementos planteados respecto al mejoramiento de infraestructuras de transporte intermodal: aéreo, fluvial, ferroviario, carretero y marítimo. Siendo este punto un marco jurídico y organizacional para la ejecución, principalmente, de proyectos presentes. Véase DNP (2018, págs. 681-682).*

### **Comentarios:**

El punto C propone una dinámica organizacional que busca la culminación eficiente de las obras propuestas de grandes proyectos de infraestructura respecto al transporte en todas las modalidades concernientes. Resaltan algunas deficiencias puntuales:

- *En cuanto al sector fluvial, marítimo y ferroviario, las estrategias consignadas no parecen implicar un mecanismo tangible más allá de la proclamación de la necesidad de fortalecer estos frentes según el gobierno.*

- Se menciona la necesidad del fortalecimiento institucional y de infraestructura de las áreas fronterizas, sin embargo, las estrategias para este objetivo se muestran escasas y superficiales.

Es importante mencionar que, en cuanto a los lineamientos del transporte carretero, el PND otorga apoyo a las entidades territoriales desde la facilitación en trámites para la ejecución de proyectos regionales vinculados con obras de escala nacional, así como desde el apoyo a la formulación de proyectos descentralizados de conectividad urbano-rural, el marco del “Pacto por la descentralización”.

#### **D. Innovación financiera y movilización de nuevas fuentes de pago.**

##### **Puntos de diagnóstico:**

- Se expone la totalidad de necesidades de inversión a nivel nacional.
- Se exponen los problemas en los avances de proyectos viales desde el pago de estos, necesitándose nuevas fuentes de financiación.

##### **Objetivos:**

1. Promoción de nuevas fuentes de financiación de proyectos, desde la articulación presupuestal entre entidades regionales y el gobierno nacional central.

##### **Estrategias del objetivo:**

- *“Se desarrollarán fuentes de pago alternativas que apalanquen proyectos de infraestructura y transporte, y que viabilicen iniciativas públicas que no cuentan con los recursos suficientes para su implementación.*
- *Se promocionará un modelo de financiación atractivo para los municipios, distritos y áreas metropolitanas, por medio de instrumentos de gestión y captura de valor del suelo que apalanquen total o parcialmente proyectos de transporte. (\*)*
- *Se eliminarán las limitaciones que impiden o hacen inequitativo para las entidades públicas del orden nacional y territorial utilizar el mecanismo de asociación público-privada en cualquier momento, como las que excluyen del ámbito de aplicación de este mecanismo a algunas entidades descentralizadas con alto potencial para desarrollo de este tipo de proyectos. Así mismo, se eliminarán algunas exigencias existentes en el trámite de los proyectos que requieren el desembolso de recursos públicos en entidades territoriales, exceptuando de validación financiera de los proyectos que han surtido un proceso de estructuración ante instancias públicas previamente definidas. (\*)*
- *Se establecerán condiciones para que los proyectos de asociación público-privada de iniciativa privada respondan adecuadamente a la satisfacción de las necesidades públicas y sean estructurados en términos óptimos para las partes.*
- *Se eliminarán los impedimentos derivados de la asignación de cupos sectoriales para autorización de vigencias futuras que poseen algunas entidades que cuentan con recursos propios para desarrollar proyectos de asociación público-privada, pese a que ello no afectaría la sostenibilidad fiscal de mediano y largo plazo. (\*)*

- *Se recaudarán ingresos que permitan subvencionar la operación de los sistemas de transporte. Las autoridades de transporte deberán explorar ingresos que permitan subvencionar la operación de sistemas de transporte público para prestar un servicio de calidad a los usuarios.*
- *Fuentes de pago alternativas para el sector transporte. (\*)*
- *MinTransporte explorará las fuentes de pago vigentes que puedan destinarse para atender diferentes necesidades de financiación para sistemas de transporte público colectivo y masivo, o infraestructura nacional y subnacional.*
- *Se promocionará, en los gobiernos territoriales, la implementación de fuentes de pago alternativas para el desarrollo de proyectos de transporte. El Gobierno nacional apoyará a las entidades territoriales en la estructuración de fuentes de pago alternativas para proyectos de transporte, de acuerdo con las particularidades de cada territorio.*
- *Se definirán de criterios para acceder a recursos de cofinanciación. MinTransporte, con el apoyo del DNP y MinHacienda, definirá criterios mínimos para la presentación de proyectos que los gobiernos subnacionales esperan cofinanciar con recursos de la Nación.*
- *Se implementarán programas de proyectos demostrativos para el uso de fuentes de financiación o fuentes de pago alternativas. El Gobierno nacional analizará las mejores prácticas en obra pública y esquemas de asociación público-privada que permitan optimizar los costos de financiación y gestión de riesgos. MinTransporte estructurará un programa de proyectos de transporte, de índole tanto nacional como subnacional, en el cual se seleccionen los que tienen un alto potencial para ser fondeados con fuentes de pago alternativas. El Gobierno nacional apoyará a los entes territoriales que implementen programas piloto de cargos a la propiedad o a los usuarios, u otros mecanismos, mediante asistencia técnica, legal o financiera, durante el proceso de planeación, implementación y seguimiento. De igual forma, en el evento de presentarse reprogramación de recursos de cofinanciación nacional, se priorizarán los que estén en proceso de implementar estos programas piloto que apuntan a la sostenibilidad de la operación de los sistemas de transporte, por medio del uso concreto de fuentes de pago alternativas.*
- *Se regularán instrumentos de financiación y estabilización tarifaria de transporte público colectivo y masivo. La CRIT, o quien cumpla sus funciones, gestionará ante las entidades competentes la expedición y reglamentación de los instrumentos que permitan a los gobiernos subnacionales instrumentar fuentes de pago alternativas, y apoyará a los entes territoriales en la gestión de la reglamentación territorial.*
- *Se implementará valor residual de concesiones. MinTransporte, con el apoyo de la ANI, Invías, Aerocivil y DNP, diseñará una política pública y una reglamentación general, con la metodología y los instrumentos de análisis para identificar y obtener los recursos mediante el mecanismo conocido como “valor residual de las concesiones”. Los recursos obtenidos podrán ser destinados a un fondo especial desde el que se podrá apalancar la financiación de proyectos de infraestructura de obra pública o asociación público-privada, para lo cual se deberá promover una ley que establezca los mecanismos para apalancar el desarrollo de nuevos proyectos.*

### ***Mecanismos de gestión del suelo***

- *Anuncio de proyecto. Todos los proyectos del sector transporte deberán anunciar el proyecto, y, en tal sentido, ordenar y elaborar avalúos de referencia relacionados con los suelos objeto de procesos de enajenación para el futuro desarrollo de la infraestructura, en el momento en que finalicen las prefactibilidades de dichos proyectos, con incisos que permitan prever las siguientes situaciones: (1) cuando en tramos específicos de la geometría original de la obra en fase de prefactibilidad surjan variaciones del trazado, el anuncio podrá ajustarse, y, por ende, el avalúo de referencia también tendrá vigencia desde el momento mismo de la declaratoria original; (2) en*

*los eventos en que la variación sea considerable, se deberá hacer un anuncio nuevo para los tramos específicos y se ordenará que los avalúos de referencia se hagan y generen vinculación para dichos tramos, desde que se anuncie el ajuste al anuncio del proyecto.*

- *Se implementará la contribución nacional de valorización. El Gobierno nacional diseñará una política pública y construirá un decreto reglamentario para la implementación de la contribución nacional de valorización.*
- *Se realizará la gestión del suelo para el desarrollo de infraestructura. Se promoverá un programa de concurrencia entre el Gobierno nacional y los territoriales en materia de apoyo a la estructuración de mecanismos de gestión y captura de valor del suelo, para apalancar (total o parcialmente) proyectos de transporte del orden nacional, que se desarrollan territorialmente en jurisdicciones de uno o varios municipios. Lo anterior considera el mutuo beneficio entre el Gobierno nacional y territorial, por el desarrollo de estos proyectos, además Acoge la observación del Consejo Nacional de Planeación referente a valor residual de concesiones. de la generación de capacidad instalada y de ingresos. Este programa focalizará sus esfuerzos en proyectos de transporte en zonas con alto potencial de utilización de los instrumentos de gestión y captura de valor del suelo y que requieren complementar las fuentes de pago para viabilizar su implementación.*
- *Se promoverá el derecho real de superficie. Las entidades públicas podrán constituir derechos de superficie sobre la infraestructura de transporte de su propiedad, para contribuir a la renovación de las ciudades y al uso más eficiente del suelo, mientras se permite y dinamiza la vinculación de capital privado y se generan nuevos ingresos que faciliten la financiación de los sistemas de transporte.*
- *Se promoverá la generación de alternativas para el pago de deudas relacionadas con la movilidad, para agilizar la gestión de cobro coactivo de los organismos de tránsito, en beneficio de la ciudadanía.” (DNP, 2018, págs. 686-689)*

#### **Metas:**

- Incremento de los proyectos adjudicados bajo esquema de asociación público-privada. Véase DNP (2018, pág. 689).

#### **Comentarios:**

El punto D proclama mecanismos para renovar los métodos de financiación de obras y proyectos relacionados con el sector transporte. Desde los frentes de búsqueda de fuentes alternativas de financiación y flexibilización de criterios y requisitos en el esquema de alianzas público-privadas (esto también se vincula con el espectro territorial, como lo muestran las estrategias señaladas) se busca solventar el objetivo principal de esta línea. Sin embargo, resaltan dos cuestionamientos: (1) ¿qué tan aplicables son las propuestas de flexibilización y reestructuración de pagos que sugiere el gobierno? y (2) ¿qué tan beneficioso para el bienestar social puede resultar la suavización de criterios en la formación de alianzas público-privadas?

### **3. Una clasificación para el ajuste entre el PND y los planes municipales de desarrollo.**

Posterior al análisis realizado respecto al PND en el sector transporte, la metodología subsiguiente será la revisión de las propuestas de los planes municipales caucanos, identificándolas con los

objetivos y puntos expuestos anteriormente, y reconociendo las falencias y ausencias de cada uno de los planes en el marco expuesto.

La forma de realizar esto, será la extracción de criterios centrales desde las estrategias señaladas como directamente vinculadas con los mecanismos de acción de las entidades territoriales (señaladas con asterisco entre paréntesis), estos criterios y su justificación determinarán la base del acoplamiento de los planes territoriales al PND para el caso del Cauca.

Para establecer una regla general, que permita clasificar las formas de proceder según el Plan de Desarrollo de cada municipio, se han elaborado los siguientes tipos de articulación, los cuales como su nombre lo dice, determinan las clases de articulación que implican las propuestas consignadas en cada plan.

**Tabla 1 Tipos de articulación para los lineamientos de las entidades territoriales.**

<b>Tipo de articulación</b>	<b>Descripción</b>
<b>N</b>	No existe una propuesta clara frente al sector transporte, o no se dispone de información al respecto.
<b>A</b>	Ejecuta proyectos y lineamientos bajo sus facultades legales como entidad territorial. Ej. Su organización y gestión autónoma del sector.
<b>B</b>	Ejecuta proyectos en el marco de una directriz o lineamiento perteneciente al PND. Ej. Marcos legales, órdenes y directrices institucionales
<b>C</b>	Ejecuta proyectos y lineamientos adscritos a iniciativas planteadas y financiadas (o con algún grado de financiación) por parte del gobierno central, desde el PND. Ej. Inversiones en infraestructura vial, mecanismos de cofinanciación, cesión de recursos etc.

Elaboración propia basado en información del Departamento Nacional de Planeación(DNP)

Como se puede observar en la tabla, la especie de escala ascendente que se propuso, revela el grado de compromiso institucional de los planes municipales. De esta forma, se logrará evaluar, no sólo la pertinencia en la elaboración de estos, sino su grado de ajuste a las directrices del gobierno central desde el PND.

Ahora, el paso a seguir, será tomar los lineamientos señalados en cada objetivo del PND y vincularlos a los tipos de articulación que pueden otorgar a las propuestas de cada plan municipal. De esta forma, será posible relacionar el contenido del plan departamental y cada plan municipal, y mostrar su grado de vinculación al PND en cuanto al sector transporte. Esto se realizará a partir del análisis de las estrategias marcadas anteriormente con (\*), las cuales implican la competencia del PND frente a las entidades territoriales.

**Tabla 2 Tipos de articulación disponibles, para cada objetivo del PND relacionado con entidades territoriales.**

<b>Punto</b>	<b>Objetivos concernientes a entidades territoriales</b>	<b>Tipos de articulación disponibles</b>
<b>A. Gobernanza e institucionalidad</b>	1. Fortalecimiento institucional, gobernanza y	B

<b>moderna para el transporte y la logística eficientes y seguros.</b>	articulación sectorial desde la reparación de falencias expuestas.	
	2. Gestión de seguridad y protección en la operación de transporte.	B, C.
<b>B. Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida.</b>	1. Movilidad integral en las ciudades y aglomeraciones urbanas, desde la reparación de las falencias expuestas.	B, C.
	2. Incremento de la competitividad y calidad de los sistemas de transporte público.	B, C.
	3. Establecimiento de mecanismos de financiación para soluciones de movilidad de calidad.	B, C.
	4. Promover la movilidad y conectividad urbano-regional.	B, C.
<b>C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal.</b>	6. Ejecución y revisión de proyectos del transporte carretero.	B.
<b>D. Innovación financiera y movilización de nuevas fuentes de pago.</b>	1. Promoción de nuevas fuentes de financiación de proyectos, desde la articulación presupuestal entre entidades regionales y el gobierno nacional central.	B, C.

Elaboración propia basado en información del DNP.

#### **4. Evaluación de los planes municipales de desarrollo del Cauca para el sector transporte, y su ajuste a los lineamientos del PND.**

La tabla anterior lograr resumir las opciones de política disponibles para las entidades territoriales a partir de los lineamientos del PND, en cuanto al sector transporte. A continuación, se muestra la

evaluación de cada Plan Municipal de Desarrollo del Cauca para este rubro. La clasificación empleada permitirá extraer conclusiones sobre su pertinencia, y sobre el grado de ajuste de estos planes, a las directrices del Plan del gobierno central.

**Tabla 3. Evaluación de los planes municipales de desarrollo del Cauca, y su ajuste a los lineamientos del PND para el sector transporte.**

<b>Número</b>	<b>Municipio</b>	<b>Objetivos (PND)</b>	<b>Tipos de articulación empleados</b>	<b>Fuente (Ver en Anexo A)</b>
<b>1.</b>	<b>Popayán</b>	Punto A: Objetivo 1.	A, B.	PD Popayán 2016-2019, pags 100, 153.
<b>2.</b>	<b>Almaguer</b>	Sólo realiza un diagnóstico.	N.	PD Almaguer 2016-2019. Pags 43-45, 96.
<b>3.</b>	<b>Argelia</b>	Sólo realiza un diagnóstico.	N.	PD Argelia 2016-2019. Pags 98-100
<b>4.</b>	<b>Balboa</b>	Punto C: Objetivo 6.	A, B.	PD Balboa 2016-2019. Pags 92-93.
<b>5.</b>	<b>Bolívar</b>	Punto A: Objetivo 2. Punto C: Objetivo 6.	A, B.	Plan de Acción Consolidado 2018, Alcaldía de Bolívar. Pags 12-13
<b>6.</b>	<b>Buenos Aires</b>	Punto A: Objetivo 2. Punto C: Objetivo 6.	A, B.	PD Buenos Aires 2016-2019. Pags 81-82.
<b>7.</b>	<b>Cajibío</b>	Punto C: Objetivo 6. Punto D: Objetivo 1.	A, B, C.	PD Cajibío 2016-2019. Pag 127.
<b>8.</b>	<b>Caldono</b>	Punto C: Objetivo 6. Punto D: Objetivo 1.	A, B, C.	PD Caldono 2016-2019. Pags 122-124.
<b>9.</b>	<b>Caloto</b>	Punto A: Objetivo 2. Punto C: Objetivo 6.	A, B.	PD Caloto 2016-2019. Pag 80
<b>10.</b>	<b>Corinto</b>	Punto C: Objetivo 6.	A, B.	PD Corinto 2016-2019. Pag 138
<b>11.</b>	<b>El Tambo</b>	Punto A: Objetivo 2. Punto C: Objetivo 6.	A, B.	PD El Tambo 2016-2019. Pags 88-89
<b>12.</b>	<b>Florencia</b>	Punto C: Objetivo 6. Punto D: Objetivo 1.	A, B, C.	PD Florencia 2016-2019. Pag 72
<b>13.</b>	<b>Guachené</b>	Punto C: Objetivo 6.	A, B.	PD Guachené 2016-2019. Pag 58
<b>14.</b>	<b>Guapi</b>	Punto C: Objetivo 6.	A, B.	PD Guapi 2016-2019. Pag 89
<b>15.</b>	<b>Inzá</b>	Punto C: Objetivo 6.	A, B.	PD Inzá 2016-2019. Pag 244

16.	<b>Jambaló</b>	Punto C: Objetivo 6.	A, B.	PD Jambaló 2016-2019. Pag 103
17.	<b>La Sierra</b>	Punto C: Objetivo 6. Punto D: Objetivo 1.	A, B, C.	PD La Sierra 2016-2019. Pag 155-156
18.	<b>La Vega</b>	Sólo realiza un diagnóstico.	N.	PD La Vega 2016-2019. Pag 20-22, 31
19.	<b>López de Micay</b>	-	N.	-
20.	<b>Mercaderes</b>	Punto C: Objetivo 6.	A, B.	PD Mercaderes 2016-2019. Pag 28
21.	<b>Miranda</b>	Punto A: Objetivo 2. Punto C: Objetivo 6.	A, B.	PD Mirande 2016-2019. Pag 131
22.	<b>Morales</b>	Punto C: Objetivo 6. Punto D: Objetivo 1.	A, B, C.	PD Morales 2016-2019. Pag 93
23.	<b>Padilla</b>	-	N.	-
24.	<b>Paez</b>	Punto A: Objetivo 2. Punto C: Objetivo 6.	A, B.	PD Paez 2016-2019. Pag 273
25.	<b>Patía</b>	Punto A: Objetivo 1. Punto B: Objetivo 4. Punto C: Objetivo 6.	A, B, C.	PD Patía 2016-2019. Pag 65-70, 95
26.	<b>Piamonte</b>	Sólo realiza un diagnóstico.	N.	PD Piamonte 2016-2019. Pag 50-54
27.	<b>Piendamó</b>	Punto A: Objetivo 2. Punto C: Objetivo 6.	A, B.	PD Piendamó 2016-2019. Pag 51-52
28.	<b>Puerto Tejada</b>	Punto A: Objetivo 2. Punto C: Objetivo 6.	A, B.	PD Puerto Tejada 2016-2019. Pag 213
29.	<b>Puracé</b>	Sólo realiza un diagnóstico.	N.	PD Puracé 2016-2019. Pag 43
30.	<b>Rosas</b>	Punto C: Objetivo 6. Punto D: Objetivo 1.	A, B.	PD Rosas 2016-2019. Pag 107
31.	<b>San Sebastián</b>	Punto C: Objetivo 6.	A, B.	PD San Sebastián 2016-2019. Pag 67
32.	<b>Santander de Quilichao</b>	Punto C: Objetivo 6. Punto D: Objetivo 1.	A, B, C.	PD Santander de Quilichao 2016-2019. Pag 15,23
33.	<b>Santa Rosa</b>	-	N.	-
34.	<b>Silvia</b>	Punto C: Objetivo 6.	A, B.	PD Silvia 2016-2019. Pag 96
35.	<b>Sotará</b>	-	N.	-
36.	<b>Suárez</b>	Si bien elabora una dimensión de los problemas, no se muestra un plan conciso de política.	N.	PD Suárez 2016-2019.
37.	<b>Sucre</b>	Punto A: Objetivo 2. Punto C: Objetivo 6. Punto D: Objetivo 1.	A, B, C.	PD Sucre 2016-2019. Pag 162

38.	<b>Timbío</b>	Punto A: Objetivo 1. Punto C: Objetivo 6.	A, B.	PD Timbío 2016-2019. Pag 145
39.	<b>Timbiquí</b>	Punto C: Objetivo 6. Punto D: Objetivo 1.	A, B, C.	PD Timbiquí 2016-2019. Pag 19
40.	<b>Toribio</b>	Punto A: Objetivo 2. Punto C: Objetivo 6.	A, B.	PD Toribio 2016-2019. Pag 119-121
41.	<b>Totoró</b>	-	N.	-
42.	<b>Villa Rica</b>	Punto A: Objetivo 2. Punto C: Objetivo 6. Punto D: Objetivo 1.	A, B, C.	PD Villa Rica 2016-2019. Pag 118
43.	<b>Departamento del Cauca</b>	Punto A: Objetivo 2. Punto B: Objetivos 1, 2, 3. Punto C: Objetivo 6.	A, B, C.	PD Cauca 2016-2019. Pag 51, 78.

Elaboración propia con información del DNP y las alcaldías municipales.

Frente a los resultados obtenidos, resulta pertinente realizar las siguientes declaraciones:

- Claramente, existe una fijación completa para los municipios del Cauca sobre el desarrollo y mantenimiento de infraestructura vial (este rubro fue la prioridad principal en la totalidad de los planes evaluados). Este hecho no resulta sorprendente, en tanto es congruente con el diagnóstico de cada plan respecto al mal estado de las vías. Incluso, este diagnóstico también se da a nivel nacional, como se mostró en la sección correspondiente al análisis del PND.
- Los mecanismos de contratación, licitación y cofinanciación parecen ser la segunda prioridad para los municipios caucanos, una proporción significativa de estos implican el flujo de recursos desde el gobierno central. Sin embargo, resulta contradictorio el hecho de que, a pesar de existir las opciones planteadas en el PND, la mayoría de los municipios no registren en sus planes la intervención del gobierno central para sus proyectos.
- La promoción de inversiones y campañas en pro de la seguridad vial se ubica como la tercera prioridad en esta evaluación, aunque los municipios que consignan estas estrategias son más bien pocos.
- A pesar de tener sentido la fijación en el desarrollo de infraestructura vial, una divergencia significativa entre el PND y las estrategias de las entidades territoriales caucanas, parece ser la ausencia de enfoque en la dinámica institucional de la prestación del servicio de transporte. Este rubro sólo es considerado para el caso del Patía, donde se propone la inversión en una terminal de transporte.
- El plan del desarrollo del departamento del Cauca se muestra como el más completo, no sólo frente a su acoplamiento a los objetivos del PND, sino en el carácter global de sus propuestas para la gestión del sector transporte. Diseña una política que busca un efecto positivo en los rubros institucionales, de infraestructura y seguridad vial.
- Es válido mencionar que el análisis obtenido sólo trata la formulación realizada, tanto a nivel nacional como del Cauca. La contraparte correspondiente al desempeño en las estrategias propuestas, excede los propósitos de este documento.

## 5. Conclusiones.

- **En general, el PND presenta una amplia extensión de estrategias y objetivos concernientes a todas las ramas posibles del sector transporte. Sin embargo, las estrategias consignadas suelen tener un trasfondo bastante superficial en algunos casos, relegando esto en pocas posibilidades de aplicación de las mismas.**

Esto se evidencia, principalmente, en los puntos A y D. Respecto al primero, el diagnóstico reconoce la existencia de sistemas de regulación desordenados y bases de datos repetitivas, haciendo difícil la consolidación de una regulación general que concatene la totalidad de la información que compete al sector transporte. Sin embargo, las propuestas frente al diagnóstico plantean medidas laxas (principalmente en la determinación de presupuestos para las estrategias), invocando medidas de forma superficial sin un sustento que clarifique la ejecución de éstas. Además, si se comparan estas medidas frente a las de seguridad vial, pueden hallarse repeticiones en la orientación de las estrategias.

- **La ineficiencia y redundancia en los sistemas nacionales de información para el sector se muestra como un problema apremiante. Pero, en el caso del PND, parece existir redundancia en las propuestas para solucionar el problema. Esta dificultad refuerza la conclusión anterior.**

La conformación de sistemas unificados de información se repite en los puntos A, B y C. la nominación simple de estos, fácilmente, permite que se confundan entre sí, lo cual resta credibilidad frente a la capacidad de cumplimiento de este tipo de propuestas.

- **El PND es capaz de definir un marco institucional que abarque la gestión de los planes municipales analizados. Sin embargo, es de resaltar la unicidad de los medios del sector en el Cauca, principalmente transporte carretero y gestiones que se le relacionen.**

La única excepción que se muestra como tangible, se halla en las intenciones del Plan Departamental de incrementar el volumen de transporte en la Costa Pacífica, por medio de inversión en transporte marítimo, aéreo y fluvial. Si bien el PND ofrece un punto explícitamente para el ejercicio de medios de transporte distintos al carretero, los planes de los municipios con posibilidad de acoplarse a estas medidas, no lo hacen.

- **A pesar de lo anterior, la ausencia del uso de los medios provistos por el PND para la financiación externa, se muestra en la mayoría de planes municipales del Cauca.**

El uso de recursos propios y en vínculo con la Gobernación, parece ser la regla en la mayoría de planes municipales, incluso el plan departamental no menciona estrategias que involucren la inversión directa del gobierno nacional en infraestructura de transporte. A pesar de que existen excepciones en algunos municipios, vale la pena preguntarse las razones por las cuales las entidades territoriales no acceden a este tipo de propuestas. ¿Problemas de coordinación? ¿dificultades burocráticas que serían ilegítimas frente a lo consignado en el PND? ¿dificultades de orden político?

- **La fijación de las entidades territoriales caucanas en el desarrollo de infraestructura vial, como una constante histórica, se ratifica en sus planes de desarrollo. Sin embargo, esto no puede opacar el hecho de que la elaboración integral de una política para el sector transporte, está bien plasmada en muy pocos de los planes de desarrollo analizados.**

En la mayoría de planes, las referencias al sector transporte ni siquiera tienen un apartado o sección en el índice, e incluso se tienen casos donde las propuestas para el sector no se encuentran o ni siquiera existen. Las propuestas para el sector se evidencian, mayoritariamente, en objetivos y productos específicos, siendo más proyectos a futuro que un marco estructurado de política. Este hecho resulta contradictorio si se considera que las falencias en el sector transporte implican un alto costo para el ejercicio de las economías caucanas.

## **BIBLIOGRAFIA**

DNP. (2018). *Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, Pacto por Colombia, pacto por la equidad*. Bogotá: Departamento Nacional de Planeación.

## ANEXOS

## Anexo A.

## 1. Popayán: PD Popayán 2016-2019, págs 100, 153

	<b>ACUERDOS</b>	Código F-PA-13	Versión 001
	<b>CONCEJO MUNICIPAL DE POPAYÁN</b> <b>Nº 817.005.028-2</b>		Página 100 de 224

## 2.2.5.2. Programa 2. Infraestructura vial

**Objetivo**

Construir, rehabilitar y mantener la malla vial urbana y rural optimizando la movilidad en el Municipio de Popayán.

**Indicador de resultado**

NOMBRE	UNIDAD	LINEA BASE 2015	META 2019	RESPONSABLE
Infraestructura vial urbana construida.	Kilómetros	1,5	5,5 (*)	Secretaría de Infraestructura.
Infraestructura vial rural construida.	Kilómetros Placa Huella	3	9 (*)	Secretaría de Infraestructura.
Infraestructura vial para circulación de bicicletas construida y/o rehabilitada.	Kilómetros	0,5	3,5 (*)	Secretaría de Infraestructura.
Plan de mejoramiento de infraestructura con apoyo de la comunidad	Número	0	1	Oficina de Planeación / Secretaría de infraestructura / Centro de emprendimiento

(\*) En este caso la meta es acumulativa, incluye línea base 2015.

**Productos asociados al programa**

- Diseño del programa de mantenimiento y rehabilitación de la malla vía rural y urbana.
- Construir, rehabilitar y mantener la malla vial urbana.
- Construir, rehabilitar y mantener la malla vial rural.
- Diseño del plan de mejoramiento de infraestructura con apoyo de la comunidad.
- Mantenimiento y construcción de vías para la circulación de bicicletas.

### 2.3.3.1. Programa 1: Implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros de Popayán - SETP

#### Objetivo

Establecer el Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros de Popayán - SETP bajo criterios de eficiencia, calidad, inclusión y sostenibilidad, que permita mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y la movilidad de la ciudad.

#### Indicador de resultado

NOMBRE	UNIDAD	LINEA BASE 2015	META 2019	RESPONSABLE
--------	--------	-----------------	-----------	-------------

Ciudadano Popayanes cualquier información o sugerencia favor reportarla a la línea telefónica (062) 824006 o al fax (062) 8244925 o la página web: [www.setp.popayan.gov.co](http://www.setp.popayan.gov.co) o al correo electrónico: [comunicacion@setp.popayan.gov.co](mailto:comunicacion@setp.popayan.gov.co)



	<b>ACUERDOS</b>		Código	Versión
	<b>CONVENIO ADMINISTRATIVO DE POPAYÁN</b> <b>SETP #17.005.038-3</b>		F-PA-13	001 Página 154 de 224

Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros de Popayán - SETP Implementado	Porcentaje	22,32	61,71	Movilidad Futura SAS
---	------------	-------	-------	----------------------

#### Productos Asociados al Programa

- **Gestión para la implementación del SETP**  
Gestión contractual de planeación, definición de estrategias de operación de transporte público colectivo, diseños, construcción, recurso humano y apoyo en cultura ciudadana.
- **Infraestructura Vial**
  - Rehabilitación de la infraestructura vial de los corredores del SETP.
  - Construcción y/o rehabilitación de la infraestructura peatonal de los corredores del SETP, incluye puentes peatonales.
  - Habilitación de la infraestructura ciclo rutas de los corredores del SETP.
  - Adopción de la cartilla de Espacio público para los corredores del SETP.
  - Implementación del Plan de manejo Ambiental del SETP.
  - Implementación de los planes de manejo arqueológico.
- **Estaciones de Integración y Patios y Talleres**
  - Puesta en marcha de dos Estaciones de Integración para la adecuada operación del SETP y dos Patios y Talleres para la adecuada operación del SETP.
- **Sistemas de control**
  - Estructurar, adoptar e implementar el SGCF (Sistema de gestión y control de flota) del SETP, con sus componentes de sistema de información al usuario (SIAU) y sistema de gestión y control de recaudo (SGCR).



Plan de Desarrollo Territorial 2016-2019  
Municipio de Almaguer "Gobernemos Juntos"

Tabla No. 25. Red terciaria del municipio

CÓDIGO NUEVO	VEREDAS	NOMBRE DE LA VÍA	JERARQUÍA	TRAMO		ANCHO PROMEDIO CALZADA (MTS)
				DESDE	HASTA	
12CC01-10	LA YUNGA	CRUCE LA YUNGA - LOMA LARGA	TERCIARIA MUNICIPAL	CRUCE LA YUNGA	LOMA LARGA	5,12
12CC01-11	YACUANAS	YACUANAS - EL ALTILLO	TERCIARIA MUNICIPAL	YACUANAS	EL ALTILLO	4,90
12CC01-12	YACUANAS	YACUANAS - YACUANAS BAJO	TERCIARIA MUNICIPAL	YACUANAS	YACUANAS BAJO	5,70
12CC01-13	EL TABLÓN	EL TABLÓN - EL CEMENTERIO	TERCIARIA MUNICIPAL	EL TABLÓN	EL CEMENTERIO	4,24
12CC01-14	LA PRIMAVERA	LA PRIMAVERA - EL LLANO	TERCIARIA MUNICIPAL	LA PRIMAVERA	EL LLANO	4,73
12CC01-14-1	LA PRIMAVERA	EL CHIRIMIYO - LA CUCHILLA	TERCIARIA MUNICIPAL	EL CHIRIMOYO	LA CUCHILLA	4,20
12CC01-15	GONZALO SAUCE	LA PALOMA - EL BECIA - TARABITA - EL SILENCIO	TERCIARIA MUNICIPAL	LA PALOMA	EL SILENCIO	5,10
12CC01-15-1	GONZALO SAUCE	CRUCE LA PUERTA - GONZALO - PALIZADA - EL BECIA	TERCIARIA MUNICIPAL	CRUCE LA PUERTA	EL BECIA	4,90
12CC01-15-2	LAS MORAS	CRUCE EL RODEO - EL SAUJI	TERCIARIA MUNICIPAL	CRUCE EL RODEO	EL SAUJI	4,31
12CC01-15-3	LAS MORAS	CRUCE EL RODEO - ESCUELA EL RODEO	TERCIARIA MUNICIPAL	CRUCE EL RODEO	ESCUELA EL RODEO	4,83
12CC01-15-4	LAS MORAS	CRUCE TARABITA - POLIDEPORTIVO	TERCIARIA MUNICIPAL	CRUCE TARABITA	POLIDEPORTIVO	5,10
12CC05-4	POTRERO GRANDE	PUENTE RIO NEGRO - POTRERO GRANDE	TERCIARIA MUNICIPAL	PUENTE RIO NEGRO	POTRERO GRANDE	5,00
12CC05-5	LA HERRADURA	LA HERRADURA - EL CHILCO - LA HONDA - ROSA PAMBA	TERCIARIA MUNICIPAL	LA HERRADURA	ROSA PAMBA	5,50
12CC05-5-1	LA HERRADURA	CRUCE EL CHILCO - HOGAR INFANTIL	TERCIARIA MUNICIPAL	CRUCE EL CHILCO	HOGAR INFANTIL	4,80
12CC05-5-2	GUAYACUNDO	LA HONDA - NACEDERO - GUAYACUNDO	TERCIARIA MUNICIPAL	LA HONDA	GUAYACUNDO	5,29
12CC05-5-3	EL PEÑOL	EL PAREDÓN - EL PEÑOL - EL GUABO	TERCIARIA MUNICIPAL	EL PAREDÓN	EL GUABO	4,75
12CC05-6	LA HERRADURA	PITAYAS - GARYANZAL - HIGUERILLOS	TERCIARIA MUNICIPAL	PITAYAS	HIGUERILLOS	5,06
12CC05-6-1	LA HERRADURA	CRUCE 12CC05-6 - ESCUELA PITAYAS	TERCIARIA MUNICIPAL	CRUCE 12CC05-6	ESCUELA PITAYAS	4,50
12CC05-7	ORDOÑEZ	CRUCE ORDOÑEZ - ESCUELA ORDOÑEZ	TERCIARIA MUNICIPAL	CRUCE ORDOÑEZ	ESCUELA ORDOÑEZ	4,75
12CC05-8	ORDOÑEZ	CRUCE ORDOÑEZ - LA CANCHA	TERCIARIA MUNICIPAL	CRUCE ORDOÑEZ	LA CANCHA	2,00

CÓDIGO NUEVO	VEREDAS	NOMBRE DE LA VÍA	JERARQUÍA	TRAMO		ANCHO PROMEDIO CALZADA (MTS)
				DESDE	HASTA	
25CC15-33	CAQUIONA	LA PLAYA (GABRIELAS) - CAQUIONA - QUEBRADILLAS	TERCIARIA MUNICIPAL	LA PLAYA (GABRIELAS)	QUEBRADILLAS	5,59
25CC15-33-1	EL PINDIO	PINDIO - EL MOLINO	TERCIARIA MUNICIPAL	PINDIO	EL MOLINO	5,02
25CC15-33-2	EL HATO	LA ESTRELLA - HATO HUMUS - HATO VIEJO	TERCIARIA MUNICIPAL	LA ESTRELLA	HATO VIEJO	5,31



## 26.5. Construir, Conservar y Proteger la "Economía"

### 26.5.1. Árbol de problemas

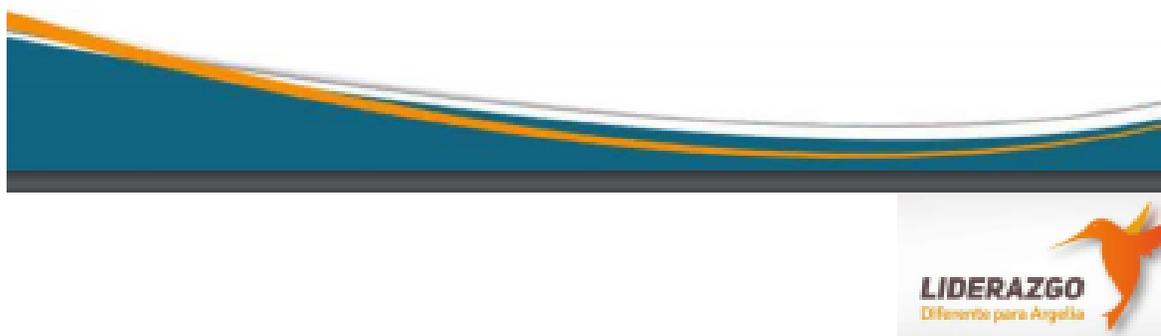
Sentidos/Ejes	Causas Indirectas	Causas Directas	Problema Identificado	Efectos Directos	Efectos Indirectos
ECONOMIA	Obras de drenaje deterioradas o inexistentes	Vías en mal estado, intransitables o con restricciones de tránsito	Dificultad en la intercomunicación vial de la población rural del municipio de Almaguer	Aumento de los tiempos de viaje y costos de flete	Aumentados los costos de producción en el campo Almaguereño
	Recursos del municipio insuficientes	Mantenimiento o adecuación deficiente		Aumento de los costos de operación y mantenimiento vial	Aumento de los costos de operación y mantenimiento vial
	Débil apoyo institucional y dificultad de acceso a créditos	Baja asociatividad y poca participación de los productores en producción y comercialización	Actividades productivas del sector agropecuario de Almaguer poco competitivas, poco acumulativa, inequitativa y vulnerables	Ingresos rurales bajos, inequidad, y poco empleo rural	Agravamiento de la inseguridad alimentaria
	Deterioro de la conformación de Banca o superficie de rodadura	Vías en mal estado, intransitables o con restricciones de tránsito	Dificultad en la intercomunicación vial de la población rural del municipio de Almaguer	Aumento de los tiempos de viaje y costos de flete	Aumentados los costos de producción en el campo Almaguereño

Fuente: Construcción propia, a partir de formulación prospectiva del PDT

### 26.5.2. Programas y objetivos por programa

Sentidos/Ejes	Programa	Objetivo(s) de programa	SECRETARÍA RESPONSABLE
ECONOMIA	Vías para los Almaguereños	Aumentar la cobertura de la red vial para favorecer la productividad y la disminución de costes de producción con la implementación paulatina del Plan Vial Municipal	Secretaría de Planeación y Obras Públicas
	Juntos por el Campo Almaguereño	Mejorar la productividad y competitividad del sector agropecuario a través del fortalecimiento de la organización	Secretaría de Desarrollo Agropecuario, Ambiental y Económico

## 4.2 Sector Vías



El Municipio de Argelia dentro de su estructura vial cuenta con 170 kilómetros de tramos de nivel secundario y terciario, ubicadas en un 70% sobre terreno montañoso de trazado geométrico regular pero en condiciones de estabilidad deficientes, situación que se incrementa en épocas de invierno y hoy con mayor énfasis debido a la ola invernal que azota toda la región.

### Red terciaria

Las carreteras de la red terciaria a cargo del Municipio son en su mayoría destapadas (87%). Las vías de comunicación con los municipios vecinos son escasas. La principal vía de acceso al Municipio es la ruta que se desprende de la Ruta Panamericana desde El Estrecho (Patía), pasando por el Municipio de Balboa, termina su recorrido en el sitio denominado La Punta, Corregimiento El Plateado. No existen vías fluviales en el Municipio.

### Red Secundaria

De la vía secundaria se desprenden 46 ramales y 41 subramales que forman parte de la red terciaria a cargo del Municipio.

La red secundaria del municipio de Argelia se dividen en dos; la vía El Estrecho-Balboa-Argelia-El Plateado-El Pinche que esta a cargo del Departamento, cuenta con 101,185 KM los cuales todos están en estado de afirmado, no cuenta con pavimento y las vías de Mironlindo - El Diviso Hace que hace parte de la vía terciaria inventariada, MIROLINDO - EL DIVISO - LAS PALMAS, comparten 13,198 KM de vía, La vía Argelia - San Juan De La Florida - San Juan Del Cucho Hace parte de la vía terciaria inventariada, ARGELIA - SAN JUAN DEL CUCHO - LA MONTAÑA de la cual comparten 7,799 KM de vía las cuales se encuentran en estado no pavimentado en mal estado.

Tabla 25: VIAS SECUNDARIAS MUNICIPIO DE ARGELIA CAUCA

NOMBRE	LONGITUD	ENTIDAD ENCARGADA
El Estrecho-Balboa-Argelia-El Plateado-El Pinche	101,185	Departamento de Cauca
Argelia - Mironlindo - El Diviso	13,198	INVIAS
Argelia - San Juan De La Florida - San Juan Del Cucho	7,799	INVIAS

Plan Vial Municipal Argelia -Septiembre de 2015

La red terciaria esta acargo del Municipio, su tipo de superficie de rodadura se dividen en pavimentada y afirmada, Red pavimentada total de 0,99 KM de las cuales en buen estado estan 0,92 Km, estado regular 0,07KM . La Red en estado afirmado es de 26,53 e las cuales en bueno estado estan 20,51 KM, en estado regular 5,66 km y enmal estado 0,36 KM. Todas las vías a cargo del Municipio son angostas escasamente con un carril para la circulación de los vehiculos.

**Tabla 26: VÍAS PRINCIPALES TERCIARIAS DEL MUNICIPIO DE ARGELIA CAUCA.**

NOMBRE	LONGITUD
EL PINCHE - LAS GUADUAS	2.000
CIRCUNVALAR DE ARGELIA	2.039
ARGELIA - SAN JUAN DEL CUCHO- LA MONTAÑA	20.350
EL CRUCERO - LAS PERLAS - TERRON COLORADO	4.175
CRUCE 25CC03-28- AL SANTUARIO	0.552
MIROLINDO - EL DIVISO- LAS PALMAS	16.595
PUENTE LA MINA - LA BELLEZA- GUAYABAL- SINAI	14.064
LA PLAYA - LA BELLEZA	2.571
PUERTO RICO - LOS PINOS	2.685
EL PLATEADO - LA EMBOSCADA - AGUACLARA	20.511

Fuente: Plan Vial Municipal Argelia -Septiembre de 2015

Según el inventario de Plan Vial del municipio de Argelia, existe 220,187KM de tramos interveredales que cruzan zonas de área protegida principalmente del Área protegida del Pacifico, cuenta con 20 puentes y 12 pontones. Los Volúmenes de carga y pasajeros movilizados en el municipio de Argelia el 100% son por el modo de trasporte Carretero, 819.000 aproximadamente al año.

Todas las vías a cargo del Municipio son angostas escasamente con un carril para la circulación de los vehiculos. El mal estado de las vías genera dificultad para el desplazamiento de la población al norte y sur del departamento y la precariedad de sus vías dificulta el trasporte e intercambio de productos agrícolas. El estado actual de las vías internas del municipio de Argelia es lamentable especialmente en épocas de invierno. Además de lo anterior se evidencia en la mayoría de los casos la disminución del indice de movilidad interno por la falta de un adecuado material de afirmado que

garantice la prolongación de la vida útil de cualquier intervención que sobre ellas se adelante además de la falta de obras de arte en el número y ubicación adecuada.

Se requiere fortalecer la red secundaria y terciaria con vías que brinden las condiciones adecuadas para una comunicación fluida entre el municipio, municipios vecinos y con el resto del Departamento, que permitan un intercambio comercial en condiciones favorables para productores y consumidores, en bien del crecimiento y desarrollo de esta región del país.

**LIDERAZGO**  
Diferente para Argelia



## 4.Balboa:PD Balboa 2016-2019. Pags 92-93



REPÚBLICA DE COLOMBIA  
DEPARTAMENTO DEL CAUCA  
MUNICIPIO DE BALBOA

## 1.2 EJE ESTRATÉGICO 2: ACCIONES PARA LA PRODUCCION, LA COMPETITIVIDAD Y LA INTEGRACION

### 1.2.1 PROGRAMA 1. DIVERSIFICANDO EL SISTEMA PRODUCTIVO PARA EL DESARROLLO RURAL CON ENFOQUE TERRITORIAL

**Descripción** - Promover el establecimiento de nuevas especies productivas con alto valor comercial, mediante planes de fertilización basados en análisis de suelos, de igual forma generar valor agregado fomentando la agroindustria

**Objetivo** - Fortalecer los sistemas productivos mediante el establecimiento de nuevos indicadores de producción con proyección comercial y materia prima para la agroindustria

#### 1.2.1.1. SUBPROGRAMA: CULTIVOS DE ALTO VALOR COMERCIAL

Tabla: 48 Cultivos de alto valor comercial

META DE RESULTADO A 2019	INDICADOR DE RESULTADO		LINEA BASE
Incrementar en 600 nuevas hectáreas sembradas de cultivos de innovación productiva	No de nuevas hectáreas sembradas de cultivos de innovación productiva		580 hectáreas - Fuente: Coordinación de Desarrollo Agropecuario
METAS DE PRODUCTO	SECTOR DE COMPETENCIA	INDICADOR DE PRODUCTO	LINEA BASE
Gestionar 180 análisis de caracterización de suelos	ECONÓMICO	No. De análisis de caracterización de suelos realizado	0

### 1.2.2 PROGRAMA 2: VIAS PARA LA INTEGRACION, LA CONECTIVIDAD Y LA COMPETITIVIDAD DEL PUEBLO BALBOENSE

Tabla: 49 Vias para la integración, la conectividad y la competitividad del pueblo balboense

META DE RESULTADO A 2019	INDICADOR DE RESULTADO	LINEA BASE
Incrementar en 50% el buen estado de la red vial	% de incremento de la producción agropecuaria por unidad productiva	0



**REPÚBLICA DE COLOMBIA  
DEPARTAMENTO DEL CAUCA  
MUNICIPIO DE BALBOA**

METAS DE PRODUCTO	SECTOR DE COMPETENCIA	INDICADOR DE PRODUCTO	LINEA BASE
Hacer mantenimiento rutinario a 105 Km de la red vial terciaria	INFRAESTRUCTURA	Hacer mantenimiento rutinario a 105 Km de la red vial terciaria	No. De Km de la red vial terciaria con mantenimiento rutinario
Atender el 100% de emergencias viales en coordinación con las instituciones a nivel departamental y nacional (60 emergencias.)	INFRAESTRUCTURA	Atender el 100% de emergencias viales en coordinación con las instituciones a nivel departamental y nacional	% de emergencias viales
Pavimentar o mejorar la superficie de rodadura de 1,2 km de vías en concurrencia con instituciones del sector	INFRAESTRUCTURA	Pavimentar y/o mejorar la superficie de rodadura de 1,2 km de vías en concurrencia con instituciones del sector	No. km de vías con pavimento o placa huella
Elaborar 4 estudios y diseños de infraestructura del transporte	INFRAESTRUCTURA	Elaborar 4 estudios y diseños de infraestructura del transporte	No. De estudios y diseños elaborados de infraestructura del transporte
Gestionar 2 proyectos estratégicos de integración y competitividad con gestión (pavimentación 5KM Balboa-Argelia)	INFRAESTRUCTURA	Gestionar 2 proyectos estratégicos de integración y competitividad con gestión (pavimentación 5KM Balboa-Argelia)	No. De proyectos estratégicos de integración y competitividad con gestión

### 1-2-3 PROGRAMA 3: INFRAESTRUCTURA PARA LA PRODUCCION

**Descripción** - Gestionar la elaboración de estudios, diseños y construcción de distritos y mini distritos de riego, centros de acopio, cuartos fríos, plazas de mercado

**Objetivo** - Fortalecer la producción agropecuaria mediante la gestión que permita acceder a recursos para la construcción de infraestructura

**Tabla: 50 Infraestructura para la producción**

META DE RESULTADO A 2019	INDICADOR DE RESULTADO	LINEA BASE	
1- Incrementar en un 40% la producción agrícola por hectárea. 2- Asegurar el 100% de los productos agropecuarios comercializados	% de incremento de la producción agropecuaria por unidad productiva	0	
METAS DE PRODUCTO	SECTOR DE COMPETENCIA	INDICADOR DE PRODUCTO	LINEA BASE

5. Bolívar: Plan de Acción Consolidado 2018, Alcaldía de Bolívar. Pags 12-13

341. TRANSPORTE	ACCIÓN PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL Y MOBILIDAD SANA EN EL TERRITORIO DE BOLÍVAR	115	SELECCIÓN DE UN PROYECTO ANILAS QUE PERMITA EL MANTENIMIENTO MÍNIMO Y MANTENIMIENTO DE VIAL (BARRILES Y BARRILES) Y/O LA RECONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA VIAL, Y CAMBIOS VEREDALES Y COMUNICACIONES (OBRAS DE REPARACIÓN, TRAZADO DE CAMBIOS DE FERRAMENTA Y MANTENIMIENTO) (MANTENIMIENTO MÍNIMO Y MANTENIMIENTO)	# DE PROYECTOS SELECCIONADOS EN EL MANTENIMIENTO Y MANTENIMIENTO DE VIAL Y CAMBIOS VEREDALES	3	SECRETARÍA DE PLANEACIÓN E INFRAESTRUCTURA
		116	SELECCIÓN DE UN PROYECTO QUE PERMITA LA CONSTRUCCIÓN DE PUENTES PEQUEÑOS (CONCRETO DE VIAL Y CAMBIOS DE FERRAMENTA) EN EL MUNICIPIO	# DE PROYECTOS SELECCIONADOS EN CONSTRUCCIÓN DE PUENTES PEQUEÑOS (CONCRETO DE VIAL Y CAMBIOS DE FERRAMENTA) EN EL MUNICIPIO	1	SECRETARÍA DE PLANEACIÓN E INFRAESTRUCTURA
		117	ADQUISICIÓN DE ANGINERIA PARA EL FORTALECIMIENTO DEL PARQUE AUTOMOTRIZ DEL MUNICIPIO DE BOLÍVAR (CARRERA EN EL MUNICIPIO)	# DE PROYECTOS QUE PERMITA LA ADQUISICIÓN DE ANGINERIA PARA EL MUNICIPIO DE BOLÍVAR	1	SECRETARÍA DE PLANEACIÓN E INFRAESTRUCTURA
		118	SELECCIÓN DE UN PROYECTO QUE PERMITA LA RECONSTRUCCIÓN DE LA FERRAMENTA DEL TERMINAL DE TRANSPORTE	# DE PROYECTOS SELECCIONADOS EN RECONSTRUCCIÓN DE LA FERRAMENTA DEL TERMINAL DE TRANSPORTE	1	SECRETARÍA DE PLANEACIÓN E INFRAESTRUCTURA
		119	CREAR UNAS DE LA PLANTA GLOBAL DEL MUNICIPIO EL CARGO DE ACCESO DE PASAJE	# CARGOS DE ACCESO DE PASAJE CREADOS EN EL MUNICIPIO DE BOLÍVAR	1	SECRETARÍA DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO
120	UN PLAN COMPLETO DE SEGURIDAD VIAL	# DE PLANES DE SEGURIDAD VIAL	1	SECRETARÍA DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO		

Palacio Municipal calle 6 N° 4-28 Parque las Fúndadoras  
 Central Político Gestión y Compras Social  
 concejo@bolivar-cauca.gov.co



DEPARTAMENTO DEL CAUCA  
 MUNICIPIO DE BOLÍVAR  
 CONCEJO MUNICIPAL

	SEGURIDAD VIAL Y MOBILIDAD SANA EN EL TERRITORIO DE BOLÍVAR	121	UN PROGRAMA DE CAPACITACIÓN PEDAGÓGICA Y DE SENSIBILIZACIÓN EN LAS ÁREAS VIAL Y ESPAZIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO, ESPAZIOS DE EDUCACIÓN Y ACCESO DE LA VIAL EN EL MUNICIPIO DE BOLÍVAR	# DE PROGRAMAS DE CAPACITACIÓN PEDAGÓGICA Y DE SENSIBILIZACIÓN EN LAS ÁREAS VIAL Y ESPAZIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO, ESPAZIOS DE EDUCACIÓN Y ACCESO DE LA VIAL EN EL MUNICIPIO DE BOLÍVAR	1	SECRETARÍA DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO
		122	IMPLEMENTACIÓN DE CAPACITACIÓN A LOS SERVIDORES PÚBLICOS DEL MUNICIPIO DE BOLÍVAR EN ACCIONES DE LA FORTALECIMIENTO EN TRANSPORTE Y TRÁNSITO	# DE PROGRAMAS DE CAPACITACIÓN A LOS SERVIDORES PÚBLICOS DEL MUNICIPIO DE BOLÍVAR EN ACCIONES DE LA FORTALECIMIENTO EN TRANSPORTE Y TRÁNSITO	1	SECRETARÍA DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO
		123	COMPLETAR EL ÍTEM DEL PLAN DE ACCIÓN QUE LE CORRESPONDE EN LA OBRAS DE MANTENIMIENTO DE MANTENIMIENTO DE LA MOBILIDAD DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO (OBRAS DE MANTENIMIENTO, OBRAS DE EQUIPOS, SENSIBILIZACIÓN Y CAMPAÑAS DE SEGURIDAD Y PREVENCIÓN VIAL)	# DE OBRAS DE MANTENIMIENTO DE LA MOBILIDAD DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO (OBRAS DE MANTENIMIENTO, OBRAS DE EQUIPOS, SENSIBILIZACIÓN Y CAMPAÑAS DE SEGURIDAD Y PREVENCIÓN VIAL)	300	SECRETARÍA DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO

## 6. Buenos Aires: PD Buenos Aires 2016-2019. Pags 81-82.

### 3.1 Sector de Movilidad y Transporte

#### 3.1.1. Diagnostico

Entre sus vías principales está la que conduce de Buenos Aires a Santander de Quilichao y Cali y que conecta a Popayán y Timba - Valle del Cauca.

Sin embargo, el resto de las carreteras aún no han sido pavimentadas. El mal estado de las vías terciarias representa uno de los grandes obstáculos para la comercialización de productos y por ende del desarrollo de la región, ya que es reduce el intercambio comercial con otras regiones del departamento y del país.

Nuestra red vial municipal está comprendida por 320 kilómetros entre los que se encuentran 120 Km. que reciben han sido favorecidas con mantenimiento permanente desde la gobernación. Los 200 km restantes reciben un mantenimiento esporádico debido a que fueron vías construidas sin estudio pero que ahora hacen parte del plan vial municipal lo que permitirá su intervención.

El municipio espera a partir del plan vial facilitar los siguientes aspectos:

1. Mejorar en el corto y mediano plazo, el sistema vial construido y optimizar el Sistema público de transporte de pasajeros.
2. Definir las vías nuevas, la reserva de áreas, de acuerdo con los criterios de Diseños geométricos y funcionales que se establecen, y adoptar los mecanismos para su cumplimiento.
3. Definir un sistema urbano de carácter público de parqueaderos y terminal de Buses.
4. Garantizar el uso de otros modos de transporte en especial las vías peatonales y paisajísticas marginales de ríos y cauces de aguas, como por ejemplo los proyectos puntuales y estratégicos identificados en el municipio:



- Pavimentación de la vía Cabecera Municipal de Buenos Aires- Munchique Honduras- Asnazu ( Suarez)
- Corredor vial eco turístico Santander de Quilichao – La Balsa – Cabecera Municipal de Buenos Aires – Palo Blanco – Honduras – Suarez – Morales – Piendamó.
- Interconexión de todas las vías internas del municipio.

Las normas de tránsito que rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito; requieren especial atención y estudio para generar estrategias regionales que permitan un mejor control de los mismos.

Paulatinamente con la pavimentación de las vías y las mejoras en materia de seguridad en nuestra municipalidad se han incrementado en gran número el tránsito vehicular, y dadas nuestras condiciones de ser una zona turística existe masiva afluencia de automotores de todas las clases, y en especial las motocicletas; es indudable que el incumpliendo a las normas de tránsito es una constante en todos los sectores del territorio; teniendo como base la finalidad primordial de regular organizar y controlar todo lo relacionado con el tránsito terrestre automotor dentro del territorio aplicando las disposiciones legales contenidas en la Ley 105 de diciembre 30 de 1993, Ley 336 de diciembre 20 de 1996, Ley 769 de agosto 6 de [2002] Nuevo Código Nacional de Tránsito y Transporte y demás normas legales vigentes, afines a garantizar el tránsito de los vehículos y de personas en condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad de manera fluida, y, la óptima prestación del servicio de transporte público. En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Dentro de ese marco de principio se debe orientar a la comunidad a través de una administración organizada gestora de proyectos, enfocados en la formación de una cultura ciudadana obediente y cumplidora de las normas, que arroje como resultado el bajo índice de accidentalidad e infracciones de tránsito y transporte, permitiendo una movilidad segura de los usuarios en la vía, el respeto de los derechos y deberes de cada individuo, orientada a la conservación del orden público y la convivencia pacífica.

### Programa 1. Adecuando las Vías para la Paz y el Desarrollo Economicos

METAS	LINEA BASE	INDICADOR
Realizar conformación y embalsastrar 24 km de vías terciarias	129,63	kilómetros de vías conformadas y embalsastradas



Gestionar ante el gobierno departamental la entrega en convenio de maquinarias para el mantenimiento de vías y remoción de derrumbes anualmente	0	Número de convenios firmados para la adquisición de maquinaria para el mantenimiento vial
Gestionar la adquisición de un kit de maquinaria para el mantenimiento vial	0	número de kits adquiridos para el mantenimiento vial
gestionar ante el gobierno departamental en mantenimiento rutinario de vías terciarias con participación comunitaria	1	número de convenios celebrados para la participación comunitaria en el programa departamental de mantenimiento vial
realizar un (1) estudio de evaluación y perfilaje técnico y comercial del 100% parque automotor para determinar las acciones que se deben tomar en pro de su aprovechamiento	0	numero de estudios realizados para la evaluación del parque automotor
ejecutar una (1) reparación integral de los vehículos del parque automotor municipal	0	numero de reparaciones integrales al parque automotor
realizar una subasta de los vehículos del parque automotor a que haya lugar con el fin de dotar un vehículos nuevos, herramientas o servicios que propendan al buen funcionamiento del mismo	0	numero de subastas realizadas
realizar (1) compra de vehículos nuevos, herramientas o servicios que propendan al buen funcionamiento del parque automotor	1	numero de compras de vehículos herramientas o servicios realizadas
Suministrar 100% de los combustibles y lubricantes necesarios para el correcto funcionamiento y mantenimiento del parque automotor	1	número de contratos anuales para el suministro de combustibles y lubricantes
gestionar un (01) estudio y diseño para el mejoramiento de la movilidad peatonal en los casco urbanos	0	numero de estudios y diseños realizados para el mejoramiento d de la movilidad peatonal
Construir 2000 ml de andenes en la zona urbana	0	metros lineales de andenes construidos
gestionar un (1) proyecto para los diseños y construcción de un corredor vial estratégico	1	Número de proyectos de pre inversión y construcción de corredores viales estratégicos
gestionar el estudio para el mejoramiento de vías urbanas	1	número de proyectos gestionados
construir las obras de mejoramiento de 12 kilómetros de vías estratégicas	1	kilómetros de vías estratégicas mejoradas
Gestionar la ampliación, rehabilitación y mantenimiento de	1	km de vías urbanas mejoradas

## 7.Cajibío: PD Cajibío 2016-2019. Pag 127.

<p><b>2.2.1 INFRAESTRUC TURA VIAL</b></p>	<p>Gestionar y realizar acciones de rehabilitación, mantenimiento y control de las vías terciarias del Municipio de Cajibío con prioridad a las necesidades socioeconómicas propendiendo por la equidad y competitividad de los Cajibianos</p>	<p>1. Mantenimiento vial 2. Rehabilitación vial 3. Maquinaria vial</p>	<p>Zona campesina, Afrodescendiente e indígena del Municipio de Cajibío</p>	<p>Ministerio de Transporte - INVIAS - Gobernación del Cauca - OIM</p>
<p><b>Subprograma 2.2.1.1 Infraestructura vial con enfoque territorial (Generación de empleo Cajibiano)</b></p>				
<p>Gestionar y realizar acciones de rehabilitación, mantenimiento y control de las vías terciarias del Municipio de Cajibío para la generación de empleo en Cajibío, con prioridad a las necesidades socioeconómicas propendiendo por la equidad y competitividad de los Cajibianos</p>				
<p><b>Indicadores Producto</b></p>	<p><b>Unidad de medida</b></p>	<p><b>Línea Base</b></p>	<p><b>Meta Cuatrienio</b></p>	<p><b>Sector de Competencia</b></p>
<p>Número de km de vías</p>	<p>Número</p>	<p>98</p>	<p>100</p>	<p>Ministerio de Transporte - INVIAS - Gobernación del Cauca</p>



terciarias mejoradas				
Número de km con mantenimiento rutinario de vías	Número	42	50	
Número de km rehabilitados con placa huella	Número	0	2	
Número de km gestionados y rehabilitados con pavimento rígido	Número	0	1	
Número de estudios de factibilidad técnica, económica, financiera y ambiental (Pre inversión) de proyectos de infraestructura en transporte	Número	0	4	
Número de maquinaria vial adquirida	Número	1	2	
<b>Nombre del programa</b>	<b>Objetivo(s) de programa</b>	<b>Productos asociados al programa</b>	<b>Influencia geográfica del</b>	

			<b>programa</b>	
<b>2.2.2 SEGURIDAD VIAL Y ESPACIO PUBLICO</b>	Establecer las condiciones de la mano con la comunidad para generar un proceso cultural ciudadano en el desarrollo dinámico y cívico de la movilidad del Municipio	1.Seguridad vial	Zona urbana (cabecera y centros poblados) del Municipio	Ministerio de Transporte - INVIAS - Gobernación del Cauca - OIM
<b>Subprograma 2.2.2.1 Seguridad vial y Espacio Público</b>				
Realizar las gestiones institucionales con la Policía de Tránsito y el Ministerio de Transporte para mejorar la movilidad y seguridad vial del Municipio				
<b>Indicadores Producto</b>	<b>Unidad de medida</b>	<b>Línea Base</b>	<b>Meta Cuatrienio</b>	<b>Sector de Competencia</b>
Número de proyectos de infraestructura para transporte no motorizado (Redes	Número	1	2	Ministerio de Transporte - INVIAS - Gobernación del Cauca - OIM



peatonales y señalización vial)				
Seguimiento a la operación de tránsito y movilidad del Municipio	Porcentaje	100	100	Ministerio de Transporte - INVIAS - Gobernación del Cauca - OIM
Número de campañas educativas de seguridad vial	Número	0	4	Ministerio de Transporte - INVIAS - Gobernación del Cauca - OIM
Número de actividades/acciones para la recuperación concertada y efectiva del espacio público	Número	0	4	Ministerio de Transporte - INVIAS - Gobernación del Cauca - OIM
Actualización, aprobación e implementación del plan de seguridad vial	Porcentaje	25	50	Ministerio de Transporte - INVIAS - Gobernación del Cauca - OIM

 REPUBLICA DE COLOMBIA DEPARTAMENTO DEL CAUCA MUNICIPIO DE CALDONO	<b>PLAN DE DESARROLLO</b>			 Libertad y Orden
	Código: DA1-1.80			
	Versión: 1			
	Fecha de Actualización: 04-11-2015			

Plan de ordenamiento productivo implementado y socializado	Número	0	1	Comercio, FONTUR,
<b>Subprograma 2.1.1.5 Alternativas de emprendimiento con enfoque turístico</b>				
Establecer los instrumentos y espacios institucionales para gestionar proyectos de emprendimiento etno y eco turístico en el Municipio.				
<b>Indicadores Producto</b>	<b>Unidad de medida</b>	<b>Línea Base</b>	<b>Meta Cuatrienio</b>	<b>Sector de Competencia</b>
Número de proyectos de emprendimiento etno y eco turístico	Numero	0	4	Cámara de Comercio, FONTUR, Corporación Departamental de Turismo
<b>Subprograma 2.1.1.6 Fortalecimiento y seguimiento a la actividad Minera en el Municipio de Caldono</b>				
<b>Indicadores Producto</b>	<b>Unidad de medida</b>	<b>Línea Base</b>	<b>Meta Cuatrienio</b>	<b>Sector de Competencia</b>
Avance en el fortalecimiento y seguimiento de los títulos y actividades mineras en el Municipio de Caldono	Porcentaje	0	100	Ministerio de Minas y Energía, ANLA, Gobernación del Cauca
<b>Eje estratégico</b>	<b>2.2 CONSTRUCCIÓN SOCIAL CON MOVILIDAD</b>			
<b>Objetivo eje estratégico</b>	<b>Mejorar las condiciones de movilidad del Municipio de Caldono, con el fin de generar proyectos productivos y sociales eficientes y dinámicos</b>			
<b>Indicador Resultado</b>	<b>Unidad de medida</b>	<b>Línea Base</b>	<b>Meta Cuatrienio</b>	<b>Sector de Competencia</b>
Cobertura de vías secundarias y terciarias atendida	Porcentaje	62%	70%	Ministerio de Transporte - INVÍAS - Gobernación del Cauca - AMUNORCA - Asociación de Cabildos Indígenas – Comunidad Campesina
Inversión en el sector (miles de pesos)	miles de pesos	1285497	1300000	
<b>Nombre del programa</b>	<b>Objetivo(s) de programa</b>	<b>Productos asociados al programa</b>	<b>Influencia geográfica del programa</b>	<b>Sector de Competencia</b>

2.2.1 INFRAESTRUCTURA VIAL	Gestionar y realizar acciones de rehabilitación, mantenimiento y control de las vías terciarias del Municipio de Caldono con prioridad a las necesidades socioeconómicas propendiendo por la equidad y competitividad de los caldoneños	1. Mantenimiento vial 2. Rehabilitación vial 3. Maquinaria vial	Zona campesina e indígena del Municipio de Caldono	Ministerio de Transporte - INVÍAS - Gobernación del Cauca - AMUNORCA - Asociación de Cabildos Indígenas – Comunidad Campesina
<b>Subprograma 2.2.1.1 Infraestructura vial con enfoque territorial</b>				
Gestionar y realizar acciones de rehabilitación, mantenimiento y control de las vías terciarias del Municipio de Caldono con prioridad a las necesidades socioeconómicas propendiendo por la equidad y competitividad de los caldoneños				
Indicadores Producto	Unidad de medida	Línea Base	Meta Cuatrienio	Sector de Competencia
Número de km de vías mejoradas	Número	183	213	Ministerio de Transporte - INVÍAS - Gobernación del Cauca - AMUNORCA - Asociación de Cabildos Indígenas
Número de km con mantenimiento rutinario de vías	Número	46	46	
Número de km rehabilitados con placa huella	Número	1	1	
Número de km rehabilitados con pavimento rígido	Número	10	12	
Número de estudios de factibilidad técnica, económica, financiera y ambiental (Pre inversión) de proyectos de infraestructura en transporte	Número	3	4	
Número de maquinaria vial adquirida	Número	4	5	

Nombre del programa	Objetivo(s) de programa	Productos asociados al programa	Influencia geográfica del programa	Sector de Competencia
<b>2.2.2 MOVILIDAD CON CULTURA CIUDADANA</b>	Establecer las condiciones de la mano con la comunidad para generar un proceso cultural ciudadano en el desarrollo dinámico y cívico de la movilidad del Municipio	1.Seguridad vial	Zona urbana (cabecera y centros poblados) del Municipio	Ministerio de Transporte - INVÍAS - Gobernación del Cauca - AMUNORCA - Asociación de Cabildos Indígenas

#### Subprograma 2.2.2.1 Movilidad y seguridad vial para Caldoño

Realizar las Gestiones institucionales con la Policía de Tránsito y el Ministerio de Transporte para mejorar la movilidad y seguridad vial del Municipio

Indicadores Producto	Unidad de medida	Línea Base	Meta Cuatrienio	Sector de Competencia
Número de proyectos de infraestructura para transporte no motorizado (Redes peatonales, alumbrado vial y señalización vial)	Número	1	2	Ministerio de Transporte - INVÍAS - Gobernación del Cauca - AMUNORCA - Asociación de Cabildos Indígenas
Seguimiento a la operación de tránsito y movilidad del Municipio	Porcentaje	100	100	
Número de campañas de seguridad vial	Número	7	7	
Formulación e Implementación del Plan Estratégico de Seguridad vial	Porcentaje	0	40	

## 9. Caloto:PD Caloto 2016-2019. Pag 80

TRANSFORMACIÓN DEL TERRITORIO,  
DESARROLLO PRODUCTIVO, TRANSporte Y PAZ  
2016-2019

## 12.3 SECTOR: TRANSPORTE

Nombre del programa	Objetivo(s) de programa	Indicador de resultado	Línea base	Meta de resultado	productos asociados al programa	Indicador de producto	Línea base	Meta de producto
REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DE VÍAS URBANAS Y RURALES.	Mantener, mejorar y generar infraestructura vial que tenga en cuenta la transitabilidad.	Porcentaje de transitabilidad en vías secundarias y terciarias	10 km	Rehabilitación, mantenimiento o pavimentación del 20% de la infraestructura vial en asfalto que se encuentre en mal estado durante el cuatrienio.	Mejores vías para la comunidad.	Número de Km de vías pavimentadas y adecuadas.	10 km	Mejoramiento o rehabilitación de 2 Km de vías en asfalto durante el periodo de gobierno.
						Número de Km de vías pavimentadas	42,3 Km	Pavimentar 3,2 km de vía en zona urbana y rural de Caloto durante el cuatrienio
VÍAS TERCIARIAS PARA LA CONECTIVIDAD Y LA PAZ	Adecuar el acceso terrestre de forma eficiente con vías y caminos que permitan mejorar la conectividad interna y externa para el desarrollo social, económico y turístico del municipio	Transitabilidad en vías terciarias %	112,22Km	Mejorar y acondicionar el 15% de las vías terciarias municipales durante el periodo de gobierno	Vías terciarias mejoradas	Número de máquinas y equipos adquiridos para la construcción, recuperación, mantenimiento o rehabilitación vial	0	Adquisición de una máquina para mantenimiento vial durante el cuatrienio.
						Número de Km de vías mejoradas	107,12Km	Mantenimiento y mejoramiento de 15,6 km. de vías rurales, en asfalto durante el cuatrienio.
						Número de Km de Vías construidas en placa huella.	200M	Construcción de 1,2 km de placa huellas en el área rural de Caloto, Durante el cuatrienio.
						Número de alcantarillas o box construidos.	182	Construcción de 30 alcantarillas o box en vías rurales durante el cuatrienio
SEGURIDAD VIAL PARA TODOS	Mejorar la prestación del servicio de la oficina de tránsito y transporte y la movilidad municipal, tendiente a una mejora en la señalización y el control vial, para fomentar la seguridad en las vías.	Número de personas atendidas en la secretaria tránsito	400	Ampliar a 500 usuarios la cobertura de prestación del servicio en la secretaria de tránsito y transporte municipal durante el periodo de gobierno	Nuevas estrategias de atención al ciudadano.	Porcentaje de señalización e infraestructura aumentado para el control vial	20% de señalización	Aumentar a 40% la señalización e infraestructura de control vial durante el periodo de gobierno.
						Número de personas satisfechas con el servicio	500 personas al año	Sostener en 800 el número de personas satisfechas con los tramites de la secretaria de tránsito anualmente.
						Número de personas capacitadas por año	50 personas capacitadas	Capacitar 100 personas por año en el cumplimiento de las normas de tránsito.
						Un Centro Integral de Atención al infractor de tránsito - CIA, creado.	0	Implementación de 1 Centro Integral de Atención al infractor de tránsito (CIA)
						Plan implementado	0	Implementación del Plan de seguridad vial durante el periodo de gobierno.
						Número de funcionarios capacitados	7 funcionarios	Capacitar a 7 funcionarios de la oficina de tránsito 3 veces por año.

PROGRAMA: MEJORANDO CAMINOS PARA LA PAZ Y EL DESARROLLO ECONÓMICO							
OBJETIVO: Garantizar la movilidad a través del mantenimiento vial							
Meta anual en millones de dólares	I-E	Meta del ejercicio 2016	Actividad	Indicador de resultado	I-E	Meta del ejercicio 2016	Entidad
Mantenimiento y mejoramiento vial	70.0	Conseguir que el 80% de la red vial esté en permanente mantenimiento	Desarrollar la ejecución de un proyecto para intervenir 20 Km de la red vial terciaria del municipio	Número de proyectos gestionados.	0	1	Secretaría de Infraestructura
			Desarrollar la construcción de 80 obras complementarias (bancos, estructuras de contención, alcantarillas, etc.) en la red vial terciaria del municipio.	Número de Obras complementarias construidas.	0	80	Secretaría de Infraestructura
			Desarrollar un proyecto para construcción de 2 puentes vehiculares, ya gestionados de la red vial terciaria del municipio.	Número de proyectos gestionados.	0	2	Secretaría de Infraestructura



**PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL  
"NUEVAS IDEAS PARA LA PAZ"  
2016 - 2019**



			Proteger 1 Km de vías urbanas.	Número de kilómetros de Vías Urbanas gestionados.	0.7	1	Secretaría de Infraestructura
			Proteger por subseccionamiento 1,8 Km de vías urbanas.	Número de kilómetros de Vías Urbanas gestionados por subseccionamiento.	0.7	1.8	Secretaría de Infraestructura
			Mantener anualmente 80 kilómetros de vías secundarias en el municipio en condiciones óptimas de funcionamiento.	Número de kilómetros de Vías Secundarias.	100	80	Secretaría de Infraestructura
			Realizar mejoramiento anual de cinco vías rurales.	Número de mejoramientos de vías rurales realizados.	2	5	Secretaría de Infraestructura
			Adquirir una motociclistadora.	Número de motocicletas adquiridas.	0	1	Secretaría de Infraestructura
			Continuar los estudios y diseños para la realización un plan vial del municipio.	Número de planes viales elaborados.	0	1	Secretaría de Infraestructura
			Realizar diez (10) proyectos para la rehabilitación de las vías urbanas de forma integral y puntual.	Número de proyectos realizados.	0	2	Secretaría de Infraestructura
			Aumentar anualmente dos kilómetros de vía pavimentada.	Número de kilómetros de vía pavimentada.	100	102	Secretaría de Infraestructura
			Realizar cuatro talleres de cultura vial desde la perspectiva de género y movilidad.	Número de talleres realizados.	0	4	Secretaría de Infraestructura
			Realizar diez campañas de seguridad vial para garantizar buenas condiciones de movilidad a nivel municipal.	Número de campañas de seguridad vial realizadas.	0	2	Secretaría de Infraestructura
			Realizar el Mantenimiento del 80% de las vías urbanas.	Número de Obras, Construcción de Baches realizadas.	0	800	Secretaría de Infraestructura
			Desarrollar un proyecto para construcción de 1 Km de Pista Florida en la Zona Rural.	Número de proyectos gestionados.	0	1	Secretaría de Infraestructura

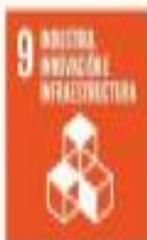
## PROGRAMA POR EL TRANSPORTE POR UN TAMBO SEGURO Y CON MOVILIDAD QUE QUEREMOS

Nombre del programa	Objetivo (s) del programa	Indicador de resultado	Línea base	Meta de resultado	Productos asociados al programa	Sector de competencia
POR EL TRANSPORTE POR UN TAMBO SEGURO Y CON MOVILIDAD QUE QUEREMOS	ESTABLECER NIVELES ÓPTIMOS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL	Número de kilómetros de vías señalizadas y estrategias de movilidad.	10 km	40 kilómetros con vías señalizadas y nuevas estrategias de movilidad.	Vías de acceso señalizadas y estrategias de movilidad	Transporte
		Número de convenios Interadministrativos suscritos con la Policía Nacional gestionados (Tránsito y Transporte)	0	Un (1) convenio Interadministrativo gestionado con la Policía Nacional	Convenios interadministrativos gestionados	Transporte
		Número de Convenios Interadministrativos suscritos con la Federación Colombiana de Municipios	0	Un (1) convenio Interadministrativo con la Federación Colombiana de Municipios	Convenio interadministrativo suscrito	Transporte
		Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)	0	Elaboración de un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)	Documento Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV	Transporte
		Número de capacitaciones realizadas en normas de Tránsito y Transporte	0	Realizar ocho (8) capacitaciones en normas de Tránsito y Transporte a Instituciones y conductores.	Instituciones y conductores capacitados	Transporte
		Promover la política Pública de seguridad vial municipal	0	Una política de seguridad vial municipal promovida	Política de seguridad vial promovida	Transporte

Nombre del programa	Objetivos del programa	Indicador de resultado	Línea base	Meta resultado	Productos asociados al programa	Sector
POR LAS VIAS DE ACCESO QUE LOS TAMBEÑOS QUEREMOS	FORTALECER LA MALLA VIAL DEL MUNICIPIO	Banco de Maquinaria y Equipos para el Ampliación de caminos y el mantenimiento de la red vial Municipio	Adquisición de una retroexcavadora y dos volquetas en el año 2007	Gestionar la adquisición de un Banco de Maquinaria para Ampliación de caminos y el mantenimiento de la red vial.	Equipos adquiridos y Malla vial en buenas condiciones	Transporte
		Número de Convenios Suscritos	16 Convenios suscritos en el año 2015	Suscribir 25 convenios con las Juntas de Acción Comunal, para el mantenimiento rutinario, mejoramiento y recuperación de vías y caminos municipales	Malla vial en buenas condiciones	Transporte
		Número de proyectos obtenidos de la gestión / No Gestiones realizadas	ND	Gestionar ante el ente competente la construcción de la vía alterna para la Cabecera Municipal y mejorar la movilidad	Malla vial en buenas condiciones	Transporte
		Estrategias de fortalecimiento del proyecto de la vía al mar por el Municipio de El Tambo	Primera fase del estudio de la vía al mar realizados	Gestionar una estrategia para el fortalecimiento del proyecto de la vía al mar por el Municipio de El Tambo	Avance de la gestión del proyecto	Transporte
		Número de Kilómetros con mantenimiento	471 km con mantenimiento rutinario y periódico durante la anterior vigencia	600 Kilómetros de la red terciaria y secundaria con mantenimiento mejoramiento, conservación y rehabilitación	Malla vial en buenas condiciones	Transporte
		Número de empleos generados con programas de mantenimiento rutinario de vías secundarias y terciarias	1.237 Empleos generados con programas de mantenimiento rutinario de vías secundarias y terciarias en la administración anterior	Generar 1.000 empleos con programas de mantenimiento rutinario de vías secundarias y terciarias	Empleos generados con programas de mantenimiento rutinario de vías secundarias y terciarias	Transporte
		Número de proyectos para la gestión de pavimentos del sector Urbano y Rural	7 proyectos de pavimentos gestionados	Formular un proyecto para el mejoramiento de vías a través de la construcción de pavimentos	Malla vial en buenas condiciones	Transporte
		Número de proyectos para la gestión de recursos para la construcción de puentes peatonales	0	8 Proyectos para construcción de puentes peatonales	Proyectos gestionados y puentes construidos	Transporte

## 12. Florencia:PD Florencia 2016-2019. Pag 72

### Objetivos de Desarrollo Sostenible vinculados al Programa 10:



Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.



Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

### Objetivos del Programa 10:

**Objetivo 1:** Mejoras las condiciones de accesibilidad vial que favorecen el bienestar económico del municipio de Florencia.

### Indicadores de Resultado

Indicador de Resultado	Línea Base	Meta de Resultado 2019
Porcentaje de la infraestructura de transporte a cargo del municipio mantenida en buen estado.	5%	25%

### Indicadores de Producto

Indicador de Producto	Línea Base	Meta de Producto 2019
Metros de la red vial con placa huella.	630	800
Metros de la red vial pavimentada rehabilitados y/o mejorados.	100	200
Metros de vías rurales con rosería y mantenimiento.	500	10000
Km. de la red vial rural con mantenimiento rutinario	20	40
Número de estudios, diseños para el mejoramiento de vías formulados.	3	8
Número de alcantarillas pluviales construidas.	24	48
Km de la red vial rural ampliados.	5	10

### Indicadores de Resultado

Indicador de Resultado	Línea Base	Meta de Resultado 2019
Porcentaje de la infraestructura de transporte a cargo del Departamento mantenida en buen estado.	30%	55%

### Indicadores de Producto.

Indicador de Producto	Línea Base	Meta de Producto 2019
Metros de la red vial secundaria pavimentados.	11200	1100
Metros de red vial secundaria mejorados y/o con mantenimiento a través de Convenios con el Departamento.	10000	17000
Número de puentes vehiculares en vías regional terminados.	0	1

## 13. Guachené: PD Guachené 2016-2019. Pag 58

530 Transporte	Mejorar vías y transporte	Incrementar los Km de vías en zona urbana y rural pavimentadas, rehabilitadas, bien mantenidas (incluyendo cunetas) y bien señalizadas.	1. km vías (y %) pavimentadas (total vías 103 km, 12 urbanas) 2. km vías (y %) rehabilitadas (103 km total de vías) 3. Km de canales en buen estado	42 km (12 km urbanas, 30 Km rural) 70 km en mantenimiento 30 km	54 km 70 km en mantenimiento 45 km
----------------	---------------------------	---	---	---	--

## 14. Guapi: PD Guapi 2016-2019. Pag 89

Nombre del programa	Objetivo(s) de programa	Indicador de resultado	Productos asociados al programa
INFRAESTRUCTURA PARA LA PAZ	Mejorar la movilidad de la población del municipio como parte de la apuesta de la construcción de paz en la región	Inversión territorial per cápita en el Sector Infraestructura y transporte (miles de pesos)	Gestionar Pavimentación, Mejoramiento y ampliación de la malla vial urbana.
			Gestionar el mejoramiento de la movilidad de la población rural con mantenimiento de camino quebradas y esteras.
			Demarcación y señalización de vías, cruces y parques
			Gestion para el Mejoramiento y Construcción de puentes en el casco urbano y sector rural
			Gestion para la Contrucción y adecuacion de muelles
	Mejorar la percepción de los habitantes del municipio a partir de la construcción de obras que beneficien a la comunidad	Inversión territorial per cápita en el Sector equipamiento público (miles de pesos)	Gestion para la Ampliación del aeropuerto
			Gestion para el Amuallamiento de las zonas de alto riegos
			Gestion para la Adecuación de la galería municipal
			Gestion para la construcción de un parque lineal frente al río
			Gestion para la Construcción del teatro municipal
			Gestion para la Construcción del Matadero municipal
			Gestion para la Contrucción y adecuacion del muelle turístico
			Gestion para la construcción del cementerio y margue municipal
			Gestion para la Construcción del centro administrativo Municipal.
			Gestion para la Construcción de un centro de recreación para el adulto mayor
Promover el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de nuestro municipio a partir de la construcción de vivienda digna.	Déficit de vivienda cualitativa Déficit de vivienda cuantitativa	Gestion para la Construcción de centro de ayuda y atención a víctimas del conflicto	
		Mantenimiento y construcción de parques y zonas de esparcimiento público en el casco urbano y el sector rural	
			Gestion para la Contrucción y puesta en marcha del centro de emprendimiento municipal
			Gestion Programas de mejoramiento de vivienda en el municipio
			Gestion para Programas de construcción vivienda el municipio

INFRAESTRUCTURA PARA LA PAZ	Mejorar la calidad de vida de los habitantes del municipio a partir de la prestación de servicios públicos con calidad y eficiencia	Cobertura de Electrificación	garantizar el Aumento la cobertura del servicio de energía eléctrica en el municipio
		Cobertura fuentes alternativas de Energía	Gestionar la implementación de modelos de energías alternativas
		Inversión territorial per cápita en el Sector infraestructura y transporte (miles de pesos)	Gestionar la Construcción de microcentrales de energía par el sector rural
			Aumentar y normalizar el servicio de agua potable en el municipio
			Gestionar la construcción y adecuación de los acueductos y alcantarillados en el municipio.
		Cobertura del servicio de alcantarillado	Ampliar la cobertura de alcantarillado en el área urbana
			Aumentar la cobertura de saneamiento básico en el área rural
		Cobertura del servicio de aseo en la zona urbana	Mejorar el servicio de aseo en el área urbana.
		Inversión territorial per cápita en el Sector infraestructura y transporte (miles de pesos)	Garantizar la disposición final de los residuos sólidos generados en el área urban.
			Construcción de Instalaciones administrativas del la empresa de servicios publicos
			Disposición de un sitio adecuado para la selección y aprovechamiento de los residuos sólidos
			Mejoramiento de la red de Acueducto Actual; Plan Maestro de Acueducto (PMA).
			Ampliación Cobertura de la Red de Distribución; PMA.
			Optimización del Sistema de Tratamiento de Agua Potable - PTAP; PMA.
			Actualización de sistema de red de alcantarillado.
			Aplicación de la cobertura de la Red de Alcantarillado.
Porcentaje de aguas residuales tratadas en la zona urbana	Adelantar gestiones con el plan departamental de aguas para la construcción de una Planta de Tratamiento de Agua Residual (PTAR); PMA.		
Inversión territorial per cápita en el Sector infraestructura y transporte (miles de pesos)	Transporte Idóneo para la Recolección de los Residuos Sólidos		
	Ampliación de la cobertura de limpieza y recolección		

## 15. Inzá:PD Inzá 2016-2019. Pag 244

VIAS	CONSTRUCCION DE NUEVAS VIAS PARA AMPLIAR LA MALLA VIAL EN EL MUNICIPIO	CAMPO DE CRECIMIENTO Y COMPETITIVIDAD ECONOMICA		EQUIDAD	COMPETITIVIDAD ESTRATEGICA E INFRAESTRUCTURA
------	--	---	--	---------	--

*Alcaldía Municipal, Carrera 5 No. 3-21 Edificio C.A.M. Barrio Centro*

*Teléfono 8700629*

*Correo electrónico: [concejo@inza-cauca.gov.co](mailto:concejo@inza-cauca.gov.co)*

Página 1

REPUBLICA DE COLOMBIA  
DEPARTAMENTO DEL CAUCA  
MUNICIPIO DE INZA  
CONCEJO MUNICIPAL  
NIT 800.004.741 – 1



	MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE VIAS Y CAMINOS EXISTENTES PAVIMENTACION DE CALLES EN LA CABECERA MUNICIPAL Y CENTROS POBLADOS				
	CONSTRUCCION DE INFRAESTRUCTURA DE VIAS TERCARIAS Y OTROS MEDIOS ALTERNOS DE TRANSPORTE				

**16. Jambaló:**PD Jambaló 2016-2019. Pag 103

**CONTEXTO SITUACIONAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE EN EL MUNICIPIO DE JAMBALÓ.**

En el sector infraestructura vial una de las principales acciones que se tiene con la comunidad, ha sido la de permanecer las vías de comunicación en buen estado, con el ánimo de que se tenga una buena movilidad de la comunidad dentro del Municipio Resguardo.

El mantenimiento a las vías principales del Municipio, se han venido realizando aun sabiendo en que hay tiempo como la ola invernal que es donde más se dañan algunos tramos de vía, en donde podemos encontrar, hundimientos de banca, derrumbes, huecos, entre otros.

Con relación a lo anterior se ha permanecido el mantenimiento en el periodo 2012 – 2015 para presentar en el siguiente cuadro. Su estados y los km de vías que tiene Jambaló internamente así como los lugares o veredas las cuales comunica

**ESTADO DE LAS VÍAS EN EL MUNICIPIO DE JAMBALÓ CAUCA 2012-2015**

<b>VIAS RURALES GENERAL</b>	<b>Total Km.</b>	<b>Estado (Bueno/Regular/Malo)</b>
Jambaló – Barondillo - La Cruz	16	BUENO
Barondillo – El Nuevo Día	26	BUENO
La Palma - el Carrizal	3,5	BUENO
Porvenir – El Tablón	10	BUENO
Nuevo Día – Loma Gruesa	21	BUENO
La Palma – Valles Hondos	10,5	BUENO
Loma Gruesa – Loma Pelada	4	BUENO
Jambaló – Barondillo - La Cruz	16	BUENO
La Mina Guayope-El Maco	11	BUENO
Loma redonda – El Voladero	3	BUENO
Amoladero – Monte redondo	5	BUENO
Zumbico – Bateas	7	BUENO
Calambas – Paletón – Zolapa	16,2	BUENO
La Mina – El Picacho	9	REGULAR
Área Urbana – Campo Alegre	1,5	BUENO
<b>VIAS RURALES GENERAL</b>	<b>104,2</b>	

## Metas estratégicas

Construcción obras de arte en las vías del Municipio

Estudio y construcción de vías

Terminación de Vías

Afirmado y obra de arte

Mantenimiento de las vías del Municipio

Cofinanciación mantenimiento de la red terciaria del Municipio

Adecuación de las vías del Municipio en temporada de invierno

Pavimentación Calles área Urbana

Pavimentación vía Jambaló – Silvia

Pavimentación vía Jambaló – Toribio.

## **PROGRAMAS**

Mantenimiento y construcción de nuevas vías en el Municipio de Jambaló

Estudios de pre inversión para la construcción de vías en el Municipio de Jambaló

Pavimentación vías del Municipio de Jambaló

Construcción de sistemas alternativos de transporte - teleférico

## TODOS por el Desarrollo Económico, Productivo y Competitivo – SECTOR TRANSPORTE

ALTERNATIVAS VIABLES IDENTIFICADAS	OBJETIVOS FORMULADOS	CRITERIOS PARA PRIORIZAR OBJETIVOS					TOTAL
		Programa de gobierno	Construcción de Paz y ODS	Cierre de brechas	Competitividad	Impacto poblacional	
<p><i>Gestión de proyectos para el mantenimiento de las vías terciarias del municipio al igual que la construcción de placas en concreto en sitios estratégicos. Mejoramiento de los caminos verdales con participación de las juntas de acción comunal. Realizar el mantenimiento y mejoramiento de puentes peatonales.</i></p>	<p><i>Elaborar y gestionar un proyecto tendiente a fortalecer las vías terciarias y placas en concreto para sitios considerados estratégicos para mejorar la movilidad. Contratar directamente con las juntas de acción comunal legalmente constituidas convenios solidarios con el propósito de mejorar las vías terciarias y caminos verdales.</i></p>	1	3	4	4	4	16
<p><i>Formulación de proyectos para la construcción de placa huella</i></p>	<p><i>Elaborar y ejecutar el proyecto placa huella para vías verdales.</i></p>	4	4	1	4	4	17
<p><i>Sensibilizar a las personas sobre la importancia de cumplir con las obligaciones establecidas por la ley en el tema de tránsito y transporte. Implementación de policía de tránsito para que destraben las vías, controlen, eduquen y sancionen a los actores de la vía conductores, motociclistas, peatones. Instalación de reductores de velocidad en puntos estratégicos.</i></p>	<p><i>Implementar junto con inspección de policía una alternativa adecuada de movilidad en la cabecera municipal. Instalar reductores de velocidad. Planes de Tránsito, Educación, Dotación de equipos Y Seguridad Vial</i></p>	1	1	1	4	4	11

<p><i>Realización y ejecución de un proyecto para la apertura de nuevas vías en zonas de alta producción agrícola.</i></p>	<p><i>Lograr mediante la gestión y el apoyo de la administración 2016-2019; y la inversión del estado o La consecución de recursos para la apertura de tramos de vías.</i></p>	2	3	4	4	4	17
<p><i>Fortalecimiento a empresas del parque automotor para que presten un buen servicio.</i></p>	<p><i>Fortalecer la empresa de transporte local buscando alternativas que permitan su legalización dentro del mercado.</i></p>	2	3	2	2	4	13
<p><i>Desarrollo vial municipal para mejorar la productividad del agro en las zonas veredales potenciales en el comercio de productos agrícolas, y pecuarios.</i></p>	<p><i>Desarrollar Proyectos sobre Estudios del Plan Vial Municipal Formulación de Proyecto de factibilidad para apertura de nuevas tramos de vías Construcción de nuevas tramos de vías Mantenimiento de vías Terciarias municipales Adecuación de puentes Construcción de puentes peatonales nuevos Ampliación y Mejoramiento de caminos de herradura Adecuación de alcantarillado pluvial vial existente.</i></p>	4	4	4	4	4	20

Elaborado por: Equipo Alcaldía Municipal de la Sierra Cauca 2016 -2019

## 18. La Vega:PD La Vega 2016-2019. Pag 20-22, 31

### 2.7.9 INFRAESTRUCTURA VIAL

El Instituto Geográfico Agustín Codazzi IGAC, manifiesta que: el medio de articulación de un sistema espacial es conocido como redes de transporte y comunicación, pues a través de ellas se establecen las relaciones, se conocen los pueblos, se intercambian productos, ideas, culturas; las redes constituyen la plataforma por donde fluyen los vínculos regionales y son el sistema arterial de la organización espacial.



### UNIDOS PARA SEMBRAR PROGRESO



Para el departamento del Cauca se estudiarán las siguientes redes de transporte y comunicación:

#### Infraestructura de carreteras

El departamento del Cauca está constituido por tres tipos de redes de carreteras: nacionales, secundarias y terciarias. La malla vial se desarrolla de manera longitudinal (sur-norte) a través de la vía Panamericana, la cual estructura el territorio. Perpendicular a esta importante vía, convergen las carreteras encargadas de comunicar a las cabeceras municipales con ella y con la capital departamental y demás áreas de influencia. La red vial primaria también conocida como red nacional, está a cargo del Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), a ella pertenecen la troncal de Occidente o Panamericana, (sur-norte) desde el río Mayo en los límites con el Departamento de Nariño, pasando por cabeceras municipales como El Bordo, Popayán, Piendamó, Santander de Quilichao hasta el puente Guillermo León Valencia en límites con el Departamento del Valle del Cauca (IGAC, p.54). La red vial secundaria "está a cargo del Departamento del Cauca, su función es conectar las cabeceras municipales entre sí y con la red principal" (IGAC, p.54). La red vial terciaria "está a cargo de los municipios, su función es conectar las cabeceras entre sí y a éstas con corregimientos, veredas y con la red secundaria, además de servir como vías de penetración. Está ubicada principalmente en las zonas montañosas y poco transitadas" (IGAC, p.55).

El IGAC, afirma que: Dentro del departamento se evidencian desigualdades en cuanto a cobertura de la red terrestre, mientras unas zonas, como el norte y centro, gozan de una amplia cobertura, subregiones como el Pacífico no tienen carreteras. La distribución actual de la malla vial muestra un 50% del territorio departamental prácticamente aislado; por tanto, muy limitado su desarrollo, el acceso a servicios y el flujo de mercancías. Las subregiones que presentan estas limitantes son la Bóta Caucana, Occidente y Oriente. (p.55)

Teniendo en cuenta lo anterior y las características de infraestructura vial y medios de comunicación que tienen los municipios del Departamento, se hace necesario incluir a continuación la descripción de la infraestructura vial y marítima, buscando integrar los municipios que difícilmente se interconectan con las demás subregiones del departamento.

Finalmente, el municipio de La Vega está interconectado por una vía de primer orden denominada como transversal o anillo vial del Macizo Colombiano, la

cual aúnse encuentra en construcción. La red vial secundaria y terciaria no están en estado transitable óptimo, y no registra caracterización de puentes.

LA VEGA, CAUCA.	TIPO DE INFRAESTRUCTURA		INVENTARIO DE INFRAESTRUCTURA VIAL	
	RURAL	URBANA	VIA	
			TOTAL KM	ESTADO (BUENO /REGULAR /MALO)
Vía la Buitrera La Pampa	x		7,2	regular
San Miguel-Santa Juana -Hueco Hondo	x		8,5	regular
Arbela -Los Planes - Nueva Argelia	x		7	malo
Bamboleo- PuenteCillas	x		5,7	malo
San Miguel -Las Juntas	x		3,8	malo
El Negro- Miraflores- La Carrera	x		5,7	malo
El Recreo-Santa Rita- El Palmar- Puente Fierro	x		52	regular
El Palmar -Campo Alegre	x		4,5	regular
Los Uvos- La Llanada	x		4,3	regular
Cruce Santa Bárbara - La Playa	x		6,8	regular
La Playa - Villa María	x		6	regular
Santa Rita -Vereda Betania	x		3,5	regular
Guachicono-Bellones	x		9,2	regular
Guachicono -Vereda El Arado	x		6,7	malo
Barbillas- Río Negro	x		3,8	malo
Guayabal -Loma Grande	x		5	regular
Cruce Loma Grande- Vereda El Cucharo	x		1,3	regular
	TOTAL KM		141	

19. López de Micay: -

## 20. Mercaderes: PD Mercaderes 2016-2019. Pag 28

### Objetivo General del Programa:

- Mejorar las condiciones de la transitabilidad rural y urbana a los habitantes del municipio.

### Objetivos Especificos del Programa:

- Garantizar el buen estado de la red vial y la infraestructura de transporte del municipio
- Posibilitar el acceso, a través de vía carreteable, a las comunidades de la zona rural.

### Línea Base:

- De los 147,3 kilómetros de red vial terciaria, el 60% se encuentra en buen estado de transitabilidad.
- El 10% de las veredas del municipio no tienen acceso por vía carreteable, esto corresponde a 57 kilómetros por construir.

### Metas de Resultado del Programa:

- Mantener el 100% de la red vial municipal en buen estado.
- Lograr el acceso por vía carreteable al 95% de las veredas del municipio.
- Incrementar en un 2% la malla vial urbana en condiciones adecuadas para la movilidad

### Subprograma: "Mejores vías, más desarrollo"

#### Objetivo del Subprograma:

- Garantizar la transitabilidad a los pobladores de la zona rural del municipio.
- Lograr el acceso por vía carreteable a algunas veredas del municipio.

#### Línea Base:

- 58,9 kilómetros de red vial terciaria se encuentran en regular y/o mal estado en sus condiciones de tránsito.
- El municipio tiene un déficit de 57 kilómetros para comunicar a todas las veredas de la zona rural.
- El municipio tiene un equipo de obras públicas.

#### Meta de Producto del Subprograma:

Realizar el mantenimiento rutinario en kilómetros de la red vial terciaria	147,3
Ejecutar un (1) plan de mantenimiento rutinario al equipo de obras públicas del municipio	1
Rehabilitar kilómetros de vía carreteable en la zona rural del municipio	10
Pavimentación metros cuadrados de vías urbanas	2.364

21. **Miranda:**PD Miranda 2016-2019. Pag 131**Programa: Más y mejores vías para todos**

**Objetivo:** Mantener, mejorar y generar infraestructura vial que permitan mejorar la conectividad interna y externa para el desarrollo social económico y turístico del municipio.

**Indicadores de resultado**

METAS RESULTADO	Indicador de resultado	LINEA BASE	Meta 2019
Incrementar el % la cobertura de vías secundarias y terciarias pavimentadas	% de vías secundarias y terciarias pavimentadas	45,34%	55,23%

**Indicadores de producto**

METAS DE PRODUCTO	Indicador de resultado	LINEA BASE	Meta 2019
Pavimentar 10 km de vías	No. de km de vías pavimentadas	0	10
Gestionar para el mantenimiento y construcción de puentes vehiculares	No.de gestiones realizadas	2	4
Mejorar vías terciarias con placa huella	No. de km de vías terciarias mejoradas con placa huella	2,744	4,74
Realizar mantenimiento rutinario de vías terciarias (conformación de vía, rocería, mantenimiento a cunetas, alcantarillas, drenajes)	No. de km con mantenimiento rutinario de vías terciarias (conformación de vía, rocería, mantenimiento a cunetas, alcantarillas, drenajes)	20	75
Realizar Estudios de factibilidad técnica, económica, financiera y ambiental (Pre inversión) de proyectos de infraestructura en transporte	No. Estudios de factibilidad técnica, económica, financiera y ambiental (Pre inversión) de proyectos de infraestructura en transporte	0	1
Adquirir maquinaria y equipos (volquetas, línea amarilla etc.) para la construcción, mantenimiento y/o rehabilitación de la malla vial	No de maquinaria y equipos (volquetas, línea amarilla etc.) para la construcción, mantenimiento y/o rehabilitación de la malla vial adquiridos	3	5
Gestionar para la construcción del plan de manejo de aguas lluvias	No. De planes de manejo de aguas lluvias, gestionados	0	1
Realizar proyecto de infraestructura para tránsito no motorizado (Redes peatonales y ciclo rutas)	No. de proyectos de infraestructura para tránsito no motorizado (Redes peatonales y ciclo rutas), realizados	0	1

## 22. Morales: PD Morales 2016-2019. Pag 93-95

<b>OBJETIVO EJE ESTRATÉGICO</b>	<b>MEJORAR LAS CONDICIONES DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DE MORALES, PARA GENERAR UN ENTORNO FAVORABLE PARA EL DESARROLLO SOCIAL Y ECONÓMICO DEL TERRITORIO</b>			
<b>INDICADOR RESULTADO</b>	<b>UNIDAD DE MEDIDA</b>	<b>LÍNEA BASE</b>	<b>META CUATRIENIO</b>	<b>SECTOR DE COMPETENCIA</b>

93

Cobertura de vías secundarias y terciarias atendida	Porcentaje	47%	50%	Alcaldía de Morales -Ministerio de Transporte - INVIAS - Gobernación del Cauca – OIM - SGR
Inversión en el sector (miles de pesos)	Miles de pesos	\$2.750.136	\$2.860.141	Alcaldía de Morales Ministerio de Transporte - INVIAS - Gobernación del Cauca - OIM - SGR
<b>NOMBRE DEL PROGRAMA</b>	<b>OBJETIVO(S) DE PROGRAMA</b>	<b>PRODUCTOS ASOCIADOS AL PROGRAMA</b>	<b>INFLUENCIA GEOGRÁFICA DEL PROGRAMA</b>	<b>SECTOR DE COMPETENCIA</b>
	Gestionar y realizar acciones de rehabilitación, mantenimiento y control	1. Mantenimiento vial 2.		

NOMBRE DEL PROGRAMA	OBJETIVO(S) DE PROGRAMA	PRODUCTOS ASOCIADOS AL PROGRAMA	INFLUENCIA GEOGRÁFICA DEL PROGRAMA	SECTOR DE COMPETENCIA
<b>2.2.1 INFRAESTRUCTURA VIAL</b>	Gestionar y realizar acciones de rehabilitación, mantenimiento y control de las vías terciarias del Municipio de Morales con prioridad a las necesidades socioeconómicas propendiendo por la equidad y competitividad de Morales.	1. Mantenimiento vial	Zona campesina, afro descendiente e indígena del Municipio de Morales	Municipio de Morales Ministerio de Transporte - INVIAS - Gobernación del Cauca – OIM - SGR
		2. Rehabilitación vial		
		3. Maquinaria vial		
<b>Subprograma 2.2.1.1 INFRAESTRUCTURA VIAL CON ENFOQUE TERRITORIAL</b>				
<b>GESTIONAR Y REALIZAR ACCIONES DE REHABILITACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONTROL DE LAS VÍAS Terciarias DEL MUNICIPIO DE MORALES CON PRIORIDAD A LAS NECESIDADES SOCIOECONÓMICAS PROPENRIENDO POR LA EQUIDAD Y COMPETITIVIDAD DE LOS MORALENSES</b>				
INDICADORES PRODUCTO	UNIDAD DE MEDIDA	LÍNEA BASE	META CUATRIENIO	SECTOR DE COMPETENCIA
Número de km de vías terciarias mejoradas	Numero	79	84	Municipio de Morales - Ministerio de Transporte - INVIAS - Gobernación del Cauca - SGR
Número de km con mantenimiento rutinario de vías	Numero	68	68	
Numero de km rehabilitados con placa huella	Numero	1,28	1,8	
Número de km rehabilitados con pavimento rígido	Numero	0,4	0,4	

Mantenimiento de Caminos de Herradura	Numero	0	80 Km.	
NOMBRE DEL PROGRAMA	OBJETIVO(S) DE PROGRAMA	PRODUCTOS ASOCIADOS AL PROGRAMA	INFLUENCIA GEOGRÁFICA DEL PROGRAMA	SECTOR DE COMPETENCIA
<b>2.2.2 MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO</b>	Establecer las condiciones de la mano con la comunidad para generar un proceso cultural ciudadano en el desarrollo dinámico y cívico de la movilidad del Municipio	1.Seguridad vial	Zona urbana (cabecera y centros poblados) del Municipio	Municipio de Morales - Ministerio de Transporte - INVIAS - Gobernación del Cauca – OIM – SGR.
<b>Subprograma 2.2.2. 1 MOVILIDAD CON SEGURIDAD VIAL Y ESPACIO PÚBLICO</b>				
<b>REALIZAR LAS GESTIONES INSTITUCIONALES CON LA POLICÍA DE TRÁNSITO Y EL MINISTERIO DE TRANSPORTE PARA MEJORAR LA MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO</b>				
INDICADORES PRODUCTO	UNIDAD DE MEDIDA	LÍNEA BASE	META CUATRIENIO	SECTOR DE COMPETENCIA
Número de proyectos de infraestructura para transporte no motorizado (Redes peatonales y señalización vial)	Numero	1	1	Municipio de Morales - Ministerio de Transporte - INVIAS - Gobernación del Cauca – OIM - SGR
Seguimiento a la operación de tránsito y movilidad del Municipio	Porcentaje	100	100	
Numero de campañas de seguridad vial	Numero	0	3	

### 23. Padilla: PD Padilla Sin información

### 24. Páez: PD Paez 2016-2019. Pág:78, 273

#### SECTOR TRANSPORTE

En la cabecera municipal los pavimentos existentes en su gran mayoría cuentan con una estructura muy vieja, con materiales de mala calidad y prácticamente sin ningún tipo de diseño técnico, no aptos para soportar las cargas y el volumen de tráfico que por ellas transita actualmente. En su mayoría son vías que tienen pavimentos que superan fácilmente los veinte años de vida útil, por lo tanto, ya se encuentran muy deteriorados y no soportan una restauración más. Se requiere la construcción de una nueva estructura acorde a los requerimientos técnicos modernos, adicional a esto la red de alcantarillado y acueducto no soportaría el mantenimiento por la antigüedad y el material utilizado en el mismo por lo que requeriría un trabajo conjunto. También cabe mencionar el estado poco propicio en el que se encuentran senderos peatonales, andenes perimetrales y vías de acceso y comunicación entre los barrios.

78

En el área rural, las vías presentan muchas dificultades para el tránsito de los vehículos, ya que con una capa de rodadura en afirmado o en tierra, han venido soportando la fuerte ola invernal que azota al país desde principios del año 2012. En ellas se han presentado afectaciones como deslizamientos de tierra, pérdida de banca, taponamiento de alcantarillas, hundimientos, presencia de fallas geológicas de mayor magnitud, desbordamiento de ríos socavaciones de puentes, etc. que, sumados a los daños que produce el

#### 3.1.1. PROGRAMA: MEJOR COMUNICACIÓN VIAL, MAYOR DESARROLLO ECONÓMICO

OBJETIVO: Mejorar los sistemas de comunicación de las comunidades mediante la ampliación y mantenimiento de la red vial terciaria facilitando la movilidad y el comercio

##### 2.2.1.6 3.1.1.1. SUBPROGRAMA: MEJORAMIENTO DE LA RED VIAL EXISTENTE Y CAMINOS

OBJETIVO: Mejorar la comunicación terrestre de las comunidades, mediante el mejoramiento la red vial terciaria del municipio

METAS DE RESULTADO Y METAS DE PRODUCTO:

META DE RESULTADO			META DE PRODUCTO		
LINEA BASE	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN INDICADOR	LINEA BASE	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN INDICADOR
7034	Mejorar a 4566 personas las condiciones de movilidad en la red vial terciaria propiciando en óptimas condiciones para su tránsito y el transporte de productos	Número de personas que se benefician por tener la red vial en óptimas condiciones para su tránsito	21% de la red vial terciaria del Municipio de Páez en buen estado	Mejorar en un 31,1% adicional, la red vial terciaria del Municipio de Páez en el periodo 2016-2019	Porcentaje de la red vial terciaria del Municipio de Páez en buen estado
			71,93 kilómetros de la red vial secundaria del Municipio de Páez en regular estado		

##### 2.2.1.7 3.1.1.2 SUBPROGRAMA: AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LOS CAMINOS Y RUTAS DE EVACUACIÓN

OBJETIVO:

- Facilitar el intercambio comercial mediante la ampliación y optimización de la malla vial existente
- Permitir la transitabilidad y la comercialización mediante el mejoramiento de las condiciones técnicas de las vías del municipio

METAS DE RESULTADO Y METAS DE PRODUCTO:

### 2.3. LÍNEA DOS: EPICENTRO DEL DESARROLLO

Asumimos el reto de generar las condiciones básicas que le permitan al Municipio alcanzar mejores niveles de desarrollo económico, que superen los desequilibrios regionales existentes; para reducir la pobreza es necesario potenciar las oportunidades de ingresos de la población a través de la generación de empleo, el fomento al emprendimiento y la consolidación de proyectos productivos inclusivos. Es necesario mejorar la regulación de los mercados de trabajo, fomentar la formalización e incrementar la productividad para poder acelerar el crecimiento y mejorar la competitividad.

Así mismo el incremento de la productividad y rentabilidad rural requiere la provisión de bienes y servicios agroindustriales,

así como intervenciones integrales que permitan optimizar las condiciones de la producción campesina, consolidar los mercados locales y aprovechar el acceso a nuevos mercados regionales, nacionales e internacionales.

El paisaje cultural patiano y los portadores de tradición vigentes en el territorio, son el referente de la identidad local, la administración municipal promoverá el fortalecimiento de la cultura viva, el rescate del patrimonio y potenciará el diseño de productos turísticos vinculados con la naturaleza y la cultura.

Patía será un referente regional, destacada como la capital competitiva del sur del departamento.

#### 2.3.1. PROGRAMA 1

##### Oficina de tránsito posicionada como epicentro del sur occidente caucano

###### Objetivo

Fortalecer la oficina de tránsito municipal a nivel regional para que se presten los servicios con eficiencia a los municipios surcaucanos y del norte del Nariño. San Sebastián, Almaguer, Rosas, La Sierra, Sucre, Mercaderes, Balboa, Argelia, San Pablo(N), La Unión (N), Leiva (N), Remolino.

###### Indicador de Resultado

NOMBRE	UNIDAD	LÍNEA BASE 2015	META 2019	RESPONSABLE
Ingresos por servicios de la secretaria de tránsito y transporte incrementados	Porcentaje	0	10	Secretaria de Tránsito y Transporte

### Productos Asociados al Programa

- Mejorar las instalaciones para la prestación del servicio
- Publicitar los diferentes trámites referentes al Registro Nacional de Tránsito (RNT) en nuestro municipio y en los municipios circunvecinos.

### Indicadores de Producto

NOMBRE	UNIDAD	LINEA BASE 2015	META 2019	RESPONSABLE
Plan de fortalecimiento institucional y misional ejecutado	Unidad	0	1	Tránsito y Transporte
Plataforma tecnológica local con interconectividad con el RNT adjuvada	Unidad	0	1	Tránsito y Transporte
Campañas que publiciten los Servicios realizados	Unidad	12	36	Tránsito y Transporte
Reuniones de promoción de los servicios con los inspectores y/o Gerentes de cooperativas de transporte de los municipios circunvecinos realizadas	Unidad	0	4	Tránsito y Transporte

## 2.3.2. PROGRAMA 2

### Vías Seguras para Todos

#### Objetivo

Mantener las vías en óptimas condiciones de seguridad que permitan a los diferentes actores de la movilidad un tránsito seguro y con el mínimo de riesgo de accidente por el factor de infraestructura.

### Indicador de Resultado

NOMBRE	UNIDAD	LINEA BASE 2015	META 2019	RESPONSABLE
Índice de accidentalidad disminuido	Porcentaje	0	5	Secretaría de Tránsito y Transporte

### Productos Asociados al Programa

- Estudio de movilidad.
- Plan vial Municipal
- Señalización y demarcación urbana y centros poblados
- Construcción e instalación de elementos de seguridad vial
- Plan de Mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura vial.

### Indicadores de Producto

NOMBRE	UNIDAD	LINEA BASE 2015	META 2019	RESPONSABLE
Estudio de movilidad del casco urbano del Bordo realizado en un 100%	Unidad	0	1	Secretaría de Tránsito y Transporte/ Secretaría de Infraestructura
Plan vial Municipal realizado en un 100%	Unidad	0	1	Secretaría de Tránsito y Transporte/ Secretaría de Infraestructura
Zona urbana y centros poblados señalizados vertical y horizontal en un 90%	Porcentaje	40%	90%	Secretaría de Tránsito y Transporte/ Secretaría de Infraestructura
Elementos de seguridad en vías existentes o en vías nuevas pavimentadas construidas o instaladas	Unidad	13	21	Secretaría de Tránsito y Transporte/ Secretaría de Infraestructura
Plan de Mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura vial realizado y ejecutado	Porcentaje	0%	100%	Secretaría de Tránsito y Transporte/ Secretaría de Infraestructura
COSEO Municipal (Centro de atención) en funcionamiento	Unidad	0	1	Secretaría de Tránsito y Transporte / Secretaría de Gobierno/Secretaría de Desarrollo Social

## 2.3.3. PROGRAMA 3

### Fortalecimiento de la Institucionalidad Cultural

#### Objetivo

Realizar estrategias pedagógicas, para la promoción de las normas de tránsito en base de la concientización y generación de hábitos y conductas seguras de los usuarios de la vía, buscando la disminución de la siniestralidad vial por factores humanos en la cabecera municipal y en los centros poblados corregimentales.

### Indicador de Resultado

NOMBRE	UNIDAD	LINEA BASE 2015	META 2019	RESPONSABLE
Instituciones y centros educativos capacitados en normas de tránsito y seguridad vial.	UNIDAD	13	14	Tránsito y Transporte/ Desarrollo Social
Corregimientos del municipio capacitados en normas de tránsito y seguridad vial	UNIDAD	13	18	Tránsito y Transporte/ Secretaría de Gobierno

### Productos Asociados al Programa

- Implementar la campaña todos aprendemos y ponemos en práctica las normas de tránsito.
- Implementar la campaña todos acatamos y respetamos las normas de tránsito.
- Plan de seguridad vial Municipal.
- Implementar un programa de educación a conductores por medio de computadores educativos.

### Indicadores de Producto

NOMBRE	UNIDAD	LINEA BASE 2015	META 2019	RESPONSABLE
Corregimientos del municipio capacitados en normas de tránsito y seguridad vial	Unidad	13	18	Tránsito y Transporte/ Secretaría de Gobierno
Campañas de divulgación de las normas de tránsito y sensibilización a comunidad en general realizadas (peatones, comerciantes, conductores)	Unidad	12	20	Tránsito y Transporte
Instituciones y centros educativos dotados de material didáctico de campañas preventivas en educación vial.	Unidad	0	14	Tránsito y Transporte/ Desarrollo Social
Convenio anual con la policía Nacional para el control operativo del tránsito y transporte formalizado	Unidad	1	4	Tránsito y Transporte
Plan de seguridad vial municipal realizado y actualizado	Unidad	0	1	Tránsito y Transporte

## 2.3.4. PROGRAMA 4

### Patía epicentro del transporte público regional

#### Objetivo

Realizar acciones para la ampliación de cobertura regional del servicio de transporte y posicionar al municipio de Patía como epicentro del transporte regional del sur del Cauca.

### Indicador de Resultado

NOMBRE	UNIDAD	LINEA BASE 2015	META 2019	RESPONSABLE
Estudio de factibilidad para la creación y habilitación de un terminal de transporte terrestre autónomo de pasajeros por carretera formalizado (Decreto 2762 de 2011)	Unidad	1	1	Tránsito y Transporte

### Productos Asociados al Programa

- Apoyar y gestionar las diligencias necesarias para la aprobación de la zona de operación regional de transporte.
- Iniciar las acciones y la presentación de la documentación necesaria para determinar la factibilidad de creación y habilitación de un terminal de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera.
- Ubicar el terreno apto para la construcción de la terminal de transporte.
- Apoyar a las cooperativas y/o empresas en la mejora de la calidad de la prestación del servicio público de transporte.
- Determinar la elaboración o no de estudios de transporte en la modalidad mixta.

### Indicadores de Producto

NOMBRE	UNIDAD	LINEA BASE 2015	META 2019	RESPONSABLE
Estudio de factibilidad para la creación y habilitación de un terminal de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera Formulado (decreto 2762 de 2001)	Unidad	1	1	Trámite y Transporte
Plan de capacitaciones a Conductores del servicio público municipal implementado	Unidad	0	1	Trámite y Transporte
Estudio para determinar la viabilidad de la modalidad mixta de transporte realizado	Unidad	0	1	Trámite y Transporte

### 3. PROYECTOS ESTRATÉGICOS

#### ADECUACIÓN Y REMODELACIÓN PALACIO MUNICIPAL

Modernizarla sede administrativa del municipio de Patía con el fin de prestar mejores servicios a la comunidad del Patía.

#### CONSTRUCCIÓN DE HOGAR DE PASO PARA VÍCTIMAS

Teniendo en cuenta el conflicto armado en la región, al Bordo llegan personas del Patía y de otros municipios, buscando alejarse de las problemáticas que les han afectado o puesto en riesgo su vida. Para responder a ésta problemática el municipio podrá contar con un hogar transitorio de paso para víctimas, el cual será albergue mientras retornan a sus lugares de origen o son reubicados.

#### PARQUES INFANTILES Y BIOSALUDABLES

La cabecera municipal como los centros poblados del municipio, requieren espacios adecuados para la niñez, los cuales contarán con un diseño que integre su funcionalidad al entorno de manera armónica con el ambiente.

#### VIABILIZACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE LA TERMINAL DE TRANSPORTES

Dentro del proceso de posicionamiento y fortalecimiento de El Bordo y el Patía como puerto terrestre estratégico en el del sur del Cauca, la terminal de transporte municipal es un equipamiento que aportará en la organización y eficiencia de la movilidad regional.

#### NUEVA INFRAESTRUCTURA PARA EL DEPORTE

Consolidación villa olímpica, pista de patinaje, atletismo y pista de bici cross, con el fin de fortalecer los procesos formativos en deporte, como para la práctica recreativa y deportiva a nivel competitivo, el Patía merece un espacio digno para la práctica del deporte.

#### CONSTRUCCIÓN HOGAR DE PASO PARA MENORES

El municipio del Patía requiere de un espacio adecuado y seguro para atención a menores

#### CONSTRUCCIÓN DE LA CASA DE LA MUJER

Como parte del proceso de valoración y reconocimiento de los derechos de la mujer patiana, se requiere un espacio adecuado y con la dotación suficiente para el encuentro y gestión de procesos por parte de las mujeres organizadas.

#### CENTRO DE ZONOSIS O COSO MUNICIPAL

## 26. Piamonte: PD Piamonte 2016-2019. Pag 48-56

### PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL DE PIAMONTE 2016 – 2019

#### 1.13. VIAS PARA LA TRANSFORMACION DEL CAMPO Y LA COMPETITIVIDAD

Según evaluación del EOT<sup>24</sup> el plan de vías rompe con el esquema real de conectividad que requiere el municipio, en sentido este oeste y se encuentra en sentido norte sur.

Por el Municipio de Piamonte Cauca pasa la Vía Nacional Troncal del Oriente o Marginal de la Selva a cargo de INVIAS. Vía que comunicará a los países de Venezuela, Ecuador y Colombia. Actualmente esta vía se encuentra en proceso de afirmado y en pésimo estado. Esta ruta pasa por los siguientes tramos del Municipio: Puerto Bello, Mira flor y el Muelle con una longitud de 31.38 Km.

Espacios públicos. Existe el parque Bicentenario y una Villa Olímpica en la Cabecera Municipal.

El Municipio cuenta con una infraestructura vial de 67.6 km de red terciaria distribuida en afirmado.

**Tabla 15. JERARQUÍAS VIALES URBANAS DEL MUNICIPIO DE PIAMONTE.**

JERARQUIAS VIALES	
VIAS ARTERIAS PRINCIPALES	Avenida Circunvalación Norte
	Carrera 2
	Calle 9 W

Tabla 15. JERARQUÍAS VIALES URBANAS DEL MUNICIPIO DE PIAMONTE.

JERARQUIAS VIALES	
VIAS ARTERIAS PRINCIPALES	Avenida Circunvalación Norte
	Carrera 2
	Calle 9 W
VIAS ARTERIAS SECUNDARIAS	Avenida Circunvalación Sur
	Calle 6 entre Circunvalación Norte y Carrea 2
	Calle 5 entre Circunvalación Norte y Circunvalación Sur
	Calle 4C entre calle 5 y carrera 1S
	Calle 4B entre carrera 1S y calle 5
	Calle 4 entre carrera 6 y Circunvalación Sur
	Calle 3 entre carrera 6 y Circunvalación Sur
	Calle 2 entre carrera 6 y Circunvalación Sur
Calle 1 entre carrera 6 y Circunvalación Sur	

<sup>24</sup> Actualización del EOT en 2014. Fundación Cultural del Putumayo

**"LIDERAZGO CONSTANTE CON SENTIDO SOCIAL POR PIAMONTE"**

48

**PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL DE PIAMONTE 2016 – 2019**

JERARQUIAS VIALES	
	Calle 2 W entre Circunvalación Norte y Circunvalación Sur
	Calle 3 W entre Circunvalación Norte y Circunvalación Sur
	Calle 4 W entre Circunvalación Norte y Circunvalación Sur
	Calle 5 W entre Circunvalación Norte y Circunvalación Sur
	Calle 6 W entre Circunvalación Norte y Circunvalación Sur
	Calle 7 W entre Circunvalación Norte y Circunvalación Sur
	Calle 8 W entre Circunvalación Norte y circunvalación Sur
	Carrera 6 entre Circunvalación Norte y Calle 9 W

**27. Piendamó: PD Piendamó 2016-2019. Pag 51-52**

**2.5.2.2.3. PROGRAMA: TRANSFERENCIA TÉCNICA Y TECNOLÓGICA INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA Y AGROINDUSTRIAL**

**OBJETIVO:** Incrementar la inversión para el desarrollo y la innovación y aportar en la consolidación productiva, comercial y agroindustrial de los y las trabajadores agrarios del municipio, priorizando a las organizaciones y/o asociaciones.

**DESCRIPCIÓN:** Gestionar y apoyar el fortalecimiento de proyectos de tecnologías para el procesamiento, la obtención y cualificación de materias primas agropecuarias, para el mejoramiento de la productividad y la transformación de materias primas. Además, se realizará el apoyo anual a programas de formalización de tierras.

Nombre	META DE RESULTADO		RESPONSABLE
	LÍNEA BASE 2015	META 2019	
Inversión por cápita para el desarrollo y la innovación	11,479 inversión por habitante	12,324 inversión por habitante	Secretaría de desarrollo agropecuario, económico y ambiental

No. META	NOMBRE DEL PRODUCTO	INDICADOR DEL PRODUCTO	META DE RESULTADO		RESPONSABLE
			LÍNEA BASE 2015	META 2019	
111	Fortalecer de 9 proyectos de tecnologías para el procesamiento, la obtención y cualificación de materias primas agropecuarias familiares	Número de proyectos de tecnologías para el procesamiento, la obtención y cualificación de materias primas agropecuarias familiares	0	9	Secretaría de desarrollo agropecuario, económico y ambiental
112	Construir 6 infraestructuras productivas para la transformación de materias primas e irrigación construidas	Número de infraestructuras productivas para la transformación de materias primas e irrigación construidas	0	6	Secretaría de desarrollo agropecuario, económico y ambiental
113	Implementar 4 apoyos al programa de formalización de tierras	Número de apoyos al programa de formalización de tierras implementados	1	4	Secretaría de desarrollo agropecuario, económico y ambiental
114	Gestionar la preinversión de estudios, diseños y/o construcción de un distrito de riego genérico	Número de estudios para la preinversión de estudios, diseños y/o construcción de un distrito de riego genérico	0	1	Secretaría de desarrollo agropecuario, económico y ambiental
115	Gestionar la preinversión de estudios, diseños y/o construcción de 1 planta de transformación de materias primas agropecuarias genéricas	Número de estudios para la preinversión de estudios, diseños y/o construcción de una planta de transformación de materias primas agropecuarias genéricas	0	1	Secretaría de desarrollo agropecuario, económico y ambiental

**2.5.2.2.4. PROGRAMA: MANTENIMIENTO Y/O CONSTRUCCIÓN DE VIAS**

**DESCRIPCIÓN:** Se incrementará la cobertura en el mantenimiento de vías secundarias y terciarias y se aumentará la inversión por cápita en el sector transporte.

Nombre	META DE RESULTADO		RESPONSABLE
	LÍNEA BASE 2015	META 2019	
Cobertura de vías secundarias y terciarias	1,33%	2,66%	Secretaría de planeación y obras públicas
Inversión por cápita en el sector transporte	4.430 por habitante	5.000 por habitante	Secretaría de planeación y obras públicas

No. META	NOMBRE DEL PRODUCTO	INDICADOR DEL PRODUCTO	META DE RESULTADO		RESPONSABLE
			LÍNEA BASE 2015	META 2019	
116	Pavimentar 1500 ml de vías rurales a cargo del municipio	Número metros lineales de vías pavimentadas rurales	5	1500 ml	Secretaría de planeación y obras públicas
117	Pavimentar 1000 ml de vías urbanas	Número de metros lineales de vías pavimentadas urbanas	22	1000 ml	Secretaría de planeación y obras públicas

**2.5.2.2.5. PROGRAMA: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE VIAS**

**DESCRIPCIÓN:** Mantenimiento rutinario y rehabilitación de vías urbanas y rurales, escarificación y reconformación de material existente en la vía.

**OBJETIVO:** Gestionar proyectos para el mejoramiento y la rehabilitación de vías como eje fundamental para el desarrollo económico y social.

Nombre	META DE RESULTADO		RESPONSABLE
	LÍNEA BASE 2015	META 2019	
Número de m2 de vías con mantenimiento rutinario y rehabilitación	0	830 m2	Secretaría de planeación y obras públicas

No. META	NOMBRE DEL PRODUCTO	INDICADOR DEL PRODUCTO	META DE RESULTADO		RESPONSABLE
			LÍNEA BASE 2015	META 2019	
118	Intervención 950 m2 de vías urbanas con mantenimiento rutinario y/o reparcho	Número de m2 de vías urbanas intervenidas con mantenimiento rutinario y/o reparcho	0	950	Secretaría de planeación y obras públicas
119	Intervención 150 km de vías rurales con mantenimiento rutinario, escarificación y reconformación de material existente en la vía	Número de km de vías rurales intervenidas con mantenimiento rutinario, escarificación y reconformación de material existente en la vía	0	150 KM	Secretaría de planeación y obras públicas
120	Gestionar 1 proyecto para la explotación de minas de balasto para el mantenimiento de vías	Número de proyectos gestionados para la explotación de minas de balasto para el mantenimiento de vías	0	1	Secretaría de planeación y obras públicas

### 2.5.2.2.7.PROGRAMA: SEGURIDAD VIAL

**DESCRIPCIÓN:** Formulación e implementación del plan de movilidad vial.

**OBJETIVO:** Gestionar proyectos para mejorar la movilidad y seguridad vial.

META DE RESULTADO			
Nombre	LÍNEA BASE 2015	META 2019	RESPONSABLE
Número de proyectos gestionados para mejorar la seguridad vial y la interconexión municipal y departamental	0	2	Secretaría de tránsito y transporte

META DE PRODUCTO					
No. META	NOMBRE DEL PRODUCTO	INDICADOR DEL PRODUCTO	LÍNEA BASE 2015	META 2019	RESPONSABLE
123	Implementar el 50% plan estratégico de seguridad vial que incluye temas de tránsito, educación, dotación de equipos, señalización y campañas de seguridad y prevención vial	Porcentaje del plan estratégico de seguridad vial implementado	0	1	Secretaría de tránsito y transporte
124	Implementar 50% plan de movilidad vial del municipio (Ley 1625 de 2013) (incluye acciones de apoyo para el fortalecimiento las empresas transportadoras en la interconexión a nivel municipal y departamental)	Porcentaje del plan de movilidad vial implementado	0	1	Secretaría de tránsito y transporte

## 28. Puerto Tejada: PD Puerto Tejada 2016-2019. Pag 126, 213

PLAN DE DESARROLLO MUNICIPIO DE PUERTO TEJADA 2016 – 2019  
"TODOS POR PUERTO TEJADA: TERRITORIO DE PAZ"

En la actualidad el municipio de Puerto Tejada Cauca, no cuenta con el Plan Vial de Movilidad, el cual es obligatorio para dar cumplimiento a la Ley, ya que este es un instrumento o herramienta de planeación y organización del trabajo en la formulación de proyectos y priorización de inversiones que se debe constituir en mandato público para el desarrollo e implementación de proyectos de infraestructura vial.

Así mismo se requiere elaborar el Plan Estratégico de Seguridad Vial- PESV

Con relación al fortalecimiento institucional, una vez aprobado el proyecto que se presentó al Honorable Concejo Municipal para la recuperación de la Secretaría de Tránsito, mediante un estudio de mercado se deberá presentar un proyecto para modificar el estatuto tributario en cuanto a tarifas de tránsito se refiere.

Actualmente la Secretaría cuenta con un promedio más o menos de 25.000 vehículos registrados y se elaboran un promedio mensual de 350 licencias de conducción.

La Secretaría de Tránsito de Puerto Tejada en el 2015 logró posicionarse dentro de los 40 mejores organismos de tránsito del País, según la Superintendencia de Puertos y Transportes.



SECTOR	PROGRAMAS	SUBPROGRAMAS	INDICADOR	LINEA BASE	META 2019	RESPONSABLE DEL SECTOR
TRANSITO, TRANSPORTE Y MOVILIDAD	TRÁNSITO Y MOVILIDAD	Señalización de vías.	Numero de señales de tránsito instaladas.	150	600	SECRETARIA DE TRANSITO Y SECRETARIA DE PLANEACION
		Formulación del plan vial de movilidad y plan estratégico de seguridad vial	Plan vial de movilidad y plan estratégico de seguridad formulados	0	2	
		Pre inversión, estudios, diseños e interventorias	Pre inversión, estudios, diseños e interventorias realizadas	2	2	
		Articulación con las empresas de transporte para revisión y seguimiento a la formulación y cumplimiento de planes estratégicos de seguridad vial.	Numero de articulaciones con empresas realizadas.	0	10	
		Construcción o reforma de reductores de velocidad conforme al manual técnico de señalización.	Numero de reductores de velocidad Construidos o reformados	0	1	
		Construcción o reforma de reductores conforme a normas del manual de señalización.	Numero de reductores construidos o reformados	0	20	
	INFRAESTRUCTURA VIAL	Estudios y diseños para construcción de ciclo rutas.	Estudios y diseños realizados	0	1	
		Pre inversión, estudios, diseños e interventorias para proyectos de vías y movilidad	Numero de Pre inversiones, estudios, diseños e interventorias para proyectos de vías y movilidad realizados	2	6	
		Mantenimiento y rehabilitación de vías urbanas	Número de kilómetros de vías urbanas realizado	0,8	1	
		Mantenimiento y rehabilitación de vías rurales.	Número de kilómetros de vías rurales realizado	0	0,5	

## 29. Puracé: PD Puracé 2016-2019. Pag 43

Mejorar y mantener la infraestructura de transporte en la malla vial del Municipio

### SISTEMA VIAL Y DE TRANSPORTE |

Es de significar que la infraestructura vial, proyectada en la zona oriente del Departamento en tanto el Municipio está ubicado en el eje de corredores arteriales complementarios de competitividad como el corredor de Paletará (Isnos - Paletará - Popayán), y en el área de

influencia indirecta de la transversal del Libertador (La Plata - Valencia - Inzá - Popayán) terminará en el mediano plazo con buena parte de la marginalidad Municipal en términos de conectividad.

Puracé cuenta con una red vial de 255 km. de los cuales solo el 37 km. ósea el 14.50 % están pavimentados, 218 km. 85.50% están sin pavimentar. 16 carreteras están inventariadas de las cuales 2 que corresponde al 12.50% primarias del orden Nacional y el 87.50% son terciarias orden Municipal. La superficie de rodadura de la red vial se compone de pavimento 14.50%; en afirmado el 60.50% y el 25% en tierra.

En construcción. Pavimentación la vía Coconuco-Paletará-Mazamoras. La vía Popayán-Coconuco pavimentada en 26 kilómetros. Se encuentra en mantenimiento y mejoramiento. La vía Patico Puracé 12 kilómetros de longitud 10 están pavimentados.

La vía Puracé- Santa Leticia - Alto Candelaria se encuentra sin pavimentar. Su estado es malo especialmente en el sector comprendido entre los kilómetros 23 al 47 zona de paramo. Esta carretera es de índole Nacional, De los 255.3 kilómetros de vías entre Nacionales y red vial terciaria Municipal, solo están pavimentados 36 kilómetros. El mantenimiento de las vías Nacionales está a cargo de Invias (Microempresas). Las vías terciarias se le hacen mantenimiento con los recursos del S.G.P y algunos recursos propios.

### 30. Rosas: PD Rosas 2016-2019. Pág 69, 107

#### 6.1 SECTOR VIAS

**Vías de primer orden-VP:** Las vías de primer orden son las carreteras nacionales y regionales con especificaciones amplias tanto en diseño horizontal como vertical, pavimentadas y con una capacidad superior a 250 vehículos diarios (TPD). Estas carreteras conforman el sistema que comunica al Cauca con los departamentos vecinos y constituyen las troncales y transversales del Sistema Vial Nacional. Para el municipio de Rosas este tipo de vía corresponde a 20 km del tramo de carretera panamericana que atraviesa el municipio en sentido N.- S., eje vial sobre el cual se mueven las actividades económicas y sociales de la región.

**Vías de Segundo Orden-VS:** corresponden a las carreteras de importancia departamental con especificaciones medias, pavimentadas y/o afirmadas y con un tránsito promedio diario TPD-entre 50 y 250 vehículos diarios. Estas carreteras conforman el sistema alimentador de las vías de primer orden.

En términos generales, en el departamento del Cauca este tipo de carreteras integran sus regiones entre sí: para el municipio de Rosas se clasifican como vías de segundo orden la

siguiente: Rosas – El Diviso – El Porvenir - Sapongo, con una longitud de 4.7 km sobre el municipio y continúa hasta la zona del Macizo Colombiano.

**Vías de tercer Orden-VT:** son las carreteras veredales, con bajas especificaciones de diseño, con curvatura cerrada en planta y con pendientes fuertes en perfil. Su capacidad es baja y tienen un tránsito promedio (TPD) inferior a 50 vehículos diarios. En Rosas estas carreteras constituyen el sistema vial intermunicipal veredal; su longitud es de 112,88 kilómetros.

En el Municipio de Rosas se evidencia que todas las vías terciarias que conducen a las diferentes veredas se encuentran en un estado regular teniendo en cuenta el Inventario vial realizado por el departamento y el Municipio

#### DIMENSION DE INFRAESTRUCTURA

**Eje estratégico Infraestructura para la competitividad y el desarrollo humano.** En donde la infraestructura a desarrollar es vista como insumo para el desarrollo humano y económico

**Propósito:** Infraestructura competitiva y estratégica. Incorporar y realizar las obras de infraestructura dentro de proyectos que involucren lo social, lo económico y lo ambiental en procura de una redistribución y optimización de los recursos que se invierten.

##### 6.3.1 Sector, Vías y Transporte

Integrar las obras de infraestructura vial y transporte a proyectos que involucren los aspectos sociales y económicos, diseñar un plan para el desarrollo del sistema vial de acuerdo al esquema de Ordenamiento territorial y en favor del sector productivo.

##### 6.3.1.1 Objetivo

Propender el mejoramiento, construcción física y funcionamiento del sistema vial para que contribuya sustancialmente en el desarrollo económico y social. Mejorar la eficiencia y la seguridad del transporte del municipio, dando prioridad al transporte público masivo de pasajeros y carga y a la movilización del peatón en la zona urbana. Todo el sistema vial y transporte rural tendrá como prioridad la movilización de productos y mercancías, para garantizar el acceso de los productos a los mercados, y la calidad de los mismos.

##### 6.3.1.2 Programas y proyectos

###### Vías:

1. Diseñar el plan vial acorde a las necesidades sentidas por la comunidad y manifiestas en el

### 31. San Sebastián: PD San Sebastián 2016-2019. Pag 60, 67

las sedes educativas.

Se construirán y mejoraran los laboratorios de química y física así como las aulas múltiples de las instituciones educativas.

Se construirán y mejoraran los escenarios deportivos de las instituciones educativas del Municipio.

### VIAS

Realizar un continuo y adecuado mantenimiento de las vías terciarias municipales y veredales a través del fortalecimiento del programa "Generación de Empleo", donde el mantenimiento se realizara a como mano de obra contratada con las mismas comunidades, con el fin de dar oportunidades de ingresos económicos a las familias San Sebastianefías.

Se adelantara la gestión para la compraventa de un buldócer a fin de mejorar y amplias caminos y vías terciarias e interveredales.

### PROGRAMAS SOCIALES

Se fortalecerá el manejo de proyectos que contribuyan a satisfacer las necesidades básicas de nuestros habitantes en programas como: cama digna, apoyo a madres y padres jefes de hogar, adulto mayor, discapacitados y niñez en estado de abandono. Se coordinará y cofinanciará programas en el orden nacional tales como: familias en acción, desayunos infantiles, adulto mayor, mujeres ahorradoras, programa juntos, entre otros, que traigan progreso a nuestra región.

Los programas anteriormente mencionados serán coordinados por funcionarios con calidad humana, conocimiento técnico y administrativo, con activo

NOMBRE DEL PROGRAMA	OBJETIVOS DEL PROGRAMA	INDICADOR DE RESULTADO	LINEA BASE	META DE RESULTADO	PRODUCTOS ASOCIADOS AL PROGRAMA	COMPETENCIA	INDICADOR DE PRODUCTO	BASE	PRODUCTO
HABITABILIDAD URBANA Y RURAL (Cama de Bracha)	Mejorar las condiciones de habitabilidad urbana y rural de las familias sebastianefías	Cobertura de déficit cuatrillos de vivienda	74,80%	Incrementar en un 20% el déficit cuatrillos cobertura de cuatrillos de vivienda	Viviendas de interés social, construidas	Vivienda	Numero de Viviendas de interés social con apoyo para la construcción	0	30
		Cobertura en planes de vivienda mejorada	136	Incrementar en 20% la cobertura de planes de vivienda mejorada en planes, techos, piso piso y cocinas	Viviendas mejoradas en planes, techos, piso piso y cocinas	Vivienda	Numero de Viviendas mejoradas en planes, techos, piso piso y cocinas	136	156
PRODUCCION Y TRANSFORMACION AGROPECUARIA	Incrementar la cobertura para el acceso a la producción la comercialización, el servicio de asistencia técnica, permitiendo así el mejoramiento de los ingresos familiares	Cobertura en producción agropecuaria	20	Incrementar en 40% la cobertura de la producción	Lineas productivas agropecuarias, apoyadas	Agropecuaria	Numero de Lineas productivas agropecuarias, apoyadas	6	6
		Cobertura en el servicio de asistencia técnica	10	Incrementar en 40% la cobertura en la prestación del servicio de asistencia técnica	Asistencia técnica brindada a líneas productivas	Agropecuaria	Numero de líneas productivas, con Asistencia técnica	6	6
		Cobertura de espacios de comercialización	30	Incrementar en 70% la cobertura en procesos de comercialización	Espacios fortalecidos de comercialización de productos agropecuarios y sus derivados	Agropecuaria	Numero de Espacios fortalecidos de comercialización de productos agropecuarios y sus derivados	12	12
		Cobertura en políticas de seguridad alimentaria y nutricional	0	Formular e implementar una política de seguridad alimentaria y nutricional	Políticas de seguridad alimentaria formuladas e implementadas	Agropecuaria	Numero de políticas de seguridad alimentaria formuladas e implementadas	0	1
VIAS PARA EL DESARROLLO MUNICIPAL	Desarrollar la integración territorial, regional y social	Cobertura en infraestructura vial urbana y rural	70%	Incrementar en un 70% la cobertura en infraestructura vial urbana y rural	Puentes, construidos	Transporte	Numero de Puentes, construidos	14	3
					Pavimentos de calles, construidos	Transporte	Metros cuadrados de Pavimentos de calles, construidos	18400	1000
					Muros de contención para conformar banca, construidos	Transporte	Metros cuadrados de Muros de contención para conformar banca, construidos	40	40
					Paisa fuerte, construidos	Transporte	Numero de metros cuadrados de Paisa fuerte, construidos	100	900
					Agua fuerte canalizada	Transporte	Metros lineales de Agua fuerte canalizada	10000	200
					Puentes, mejorados	Transporte	Numero de Puentes, mejorados	1	3
					Pavimentos de calles, mejorados	Transporte	Metros cuadrados de Pavimentos de calles, mejorados	300	800
					Camino nacional itinerario Higuerones - La Cruzeta, mejorado	Transporte	Camino nacional itinerario Higuerones - La Cruzeta, mejorado	1	1
					Camino arterial e interveredales, mejorados	Transporte	Numero de Caminos, arteriales e interveredales, mejorados	20	20
					Vías terciarias, con mantenimiento preventivo e correctivo	Transporte	Vías terciarias, con mantenimiento preventivo e correctivo		80
Plan Ambiental Municipal, actualizado	Atención	Plan Ambiental Municipal	1	1					

### 32. Santander de Quilichao: PD Santander de Quilichao 2016-2019. Pag 15,23

#### INFRAESTRUCTURA VIAL |

PROGRAMA: Modernización de la infraestructura vial

OBJETIVO DEL PROGRAMA: Impulsar la construcción, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura vial del municipio.

**Meta: Construir 3 Km De Vías Durante Los 4 Años**

Proyecto: CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO DE VÍAS EN EL MUNICIPIO DE SANTANDER DE QUILICHAO

2,3 Km de vías nuevas construidas en 4 zonas urbanas, mantenimiento y re parcheo de las distintas vías en sectores vulnerables, procurando el bienestar y mejorar la movilidad de los habitantes del municipio.

**Meta: Construir 6 Km De Vías De Pavimentos, Placas-Huellas Y/O Obras Complementarias.**

Proyecto: CONSTRUCCION DE PAVIMENTOS, PLACAS Y HUELLAS PARA OBRAS COMPLEMENTARIAS EN EL MUNICIPIO DE SANTANDER DE QUILICHAO.

Contando con los estudios de factibilidad para el mejoramiento de las vías se realiza la construcción de 1,26 Km de pavimentos de vías y de andenes en varios barrios del sector urbano del municipio.

**Meta: Rehabilitar 3200 metros cuadrados de bacheos en asfalto**

Proyecto: MEJORAMIENTO DE VÍAS MEDIANTE BACHEO EN LA ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE SANTANDER DE QUILICHAO

Se realiza el mejoramiento de vías en el sector urbano alrededor de 750 m2 asegurando la calidad de materiales a fin de mayor durabilidad teniendo en cuenta el tráfico de estas vías, el

Meta: Señalizar 300 mt2 de vías en zona rural y urbana

Proyecto: COMPRA DE MÁQUINA PARA SEÑALIZACIÓN Y DEMARCACIÓN VIAL EN EL MUNICIPIO DE SANTANDER DE QUILICHAO.

Se realiza la Compra de máquina "LINE LASER HS300", pintura, plantillas, micro esferas y accesorios para señalización y demarcación vial. Inversión \$95.080.000, con esta máquina se ha logrado señalar 500 mt2, en zonas como el parque central, puntos semafóricos del parque, prohibidos estacionar, creces antibloqueo, señalización de tres (3) bahías, sentidos viales y

senderos peatonales, donde se busca concientizar a los conductores de vehículos, motociclistas, ciclistas, peatones, personas con algún grado de discapacidad, en lo que se refiere al tema de seguridad vial y respeto por las señales de tránsito

Con esto se logra que las autoridades encargadas de hacer cumplir las normas de tránsito, tengan herramientas para que la ciudadanía en general se concientice en su cumplimiento.

En el año 2017, se logra beneficiar a toda la comunidad en general residente en el Municipio de Santander de Quilichao- Cauca, en cuanto a buena movilidad, señalización, conocimiento en normas de tránsito especialmente en lo relacionado con uso de elementos de seguridad, porte de documentos, responsabilidad frente al vehículo y al accidente. De igual manera se dio un aporte en lo anteriormente descrito al sector rural.

**Art 31.** Terminal de transportes intermunicipal y veredal: por su gran impacto en la movilidad urbana e intermunicipal se [gestionara](#) con el sector privado y el gobierno nacional los estudios, diseños y construcción del mismo. Máxime cuando está en proceso de redefinición de diseños y construcción de la doble calzada Santander de Quilichao-Popayán.

### 33. Santa Rosa: PD sin Información

### 34. Silvia: PD Silvia 2016-2019. Pág 96

#### 4.1.8 Infraestructura Vial

La longitud de vías por entidad responsable en Municipio de Silvia es: al Municipio 128,78Km, al Departamento (Obras Publicas) 151,89 Km, INVIAS 88,4 Km, y un promedio d 160 Km no se encuentran registrados por ninguna de las entidades

El Municipio cuenta con vías vehiculares del orden regional, Departamental, veredal y peatonal, en este orden; las vías de orden regional permiten la comunicación del Municipio con el resto del Departamento y el manejo es de INVIAS, las vías de orden Departamental comunican al Municipio con la región y el Departamento, el manejo está a cargo de la Secretaria de Obras Públicas del Departamento del Cauca; internamente, a nivel Municipal están las vías vehiculares y veredales por medio de ellas se comunican los centros poblados entre si y estos a su vez con la cabecera Municipal. A nivel de veredas están los caminos de herradura que permiten la comunicación interna entre las zonas rurales del Municipio.

Durante los últimos cuatro años se logró un importante avance para la gestión de la pavimentación de la vía Silvia – Totoró, se obtuvo la realización de estudios y diseños que se encuentran en el banco de proyectos del Ministerio de Vías y Transporte.

En cuanto a vías secundarias se realizó durante la vigencia 2014 y 2015 el proyecto denominado “Camino de Oportunidades” el cual trata del mantenimiento rutinario de vías a través de la Gobernación del Cauca mediante convenio que involucro también a Asocomunal y las Juntas de Acción Comunal y en el cual el Municipio realizó importantes aportes y con la maquinaria amarilla se impulsó las comunidades campesinas y a los cabildos. Las vías secundarias intervenidas fueron: Alto Grande - Usenda - El Jardín, Silvia - El Peñón - Jambaló, El Peñón - Quichaya y Silvia - El Pueblito - Santa Lucia. Para el mantenimiento de las vías terciarias el

Municipio cuenta actualmente en aceptables condiciones una Motoniveladora Caterpillar 120H y

96

“Silvia...de todos, con todos ¡para todos!” 2016-2019



Libertad y Orden

**REPUBLICA DE COLOMBIA**  
**DEPARTAMENTO DEL CAUCA**  
**ALCALDÍA MUNICIPAL DE SILVIA**  
**NIT. 800.095986-6**



una volqueta Chevrolet FTR de placas OCVD850 con las cuales se ha logrado dar atención a estas vías, es importante reconocer que esta maquinaria no es suficiente para el mantenimiento de las vías del Municipio.

A través de la gobernación del Cauca se logró captar recursos del contrato Plan Norte para la pavimentación de la vía Silvia- Jambaló, obra que será ejecutada por la firma Ingeniería de Vías S.A bajo contrato 1326 de 2015.

También se logró un avance importante para le gestión de la pavimentación de la vía Silvia-Totoró para lo cual se obtuvo en primera instancia la realización de los estudios y diseños que se encuentran en el Banco de Proyectos del Ministerio de Vías y Transporte.

Página 97 de 211

### 35. Sotaró: PD sin Información

## 36. Suárez: PD Suárez 2016-2019.

**Unidad 2. Parte Estratégica**  
**Formato 01: Visión de Desarrollo Territorial**

Departamento: CAUCA  
Municipio: SUAREZ



Principales argumentos para construir la visión			Visión de desarrollo redactada
Elementos destacables del diagnóstico que aportan ideas de largo plazo de la entidades territorial	Elementos destacables de otros referentes de planeación de largo plazo	Resumen expectativas del futuro de la comunidad	
LA CULTURA CIUDADANA CÍVICA, DISCIPLINADA Y CUMPLIDORA DE LAS NORMAS, ARROJAN COMO RESULTADO EL BAJO ÍNDICE DE INFRACCIONES A LAS NORMAS DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE, A SU VEZ LA ACCIDENTALIDAD, PERMITIENDO UNA MOVILIDAD SEGURA DE LOS USUARIOS EN LA VÍA, EL RESPETO DE LOS DERECHOS Y DEBERES DE CADA INDIVIDUO, ORIENTADA A LA CONSERVACIÓN DEL ORDEN PÚBLICO Y LA CONVIVENCIA PACÍFICA. EN TAL SENTIDO SE DEBE APROPIAR LOS PROCESOS, PROCESAMIENTOS, PLANES, PROYECTOS QUE DEN COMO RESULTADO LOS OBJETIVOS TRAZADOS.	ESTAR INCLUIDOS EN LOS PLANES IMPLEMENTADOS POR EL MUNICIPIOS  IMPLEMENTACION DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL  RECUPERACION DEL ESPACIO PUBLICO	UN MUNICIPIO CON AUTORIDAD DE CONTROL EFECTIVO AL TRANSITO ACORDE A LO ESTIPULADO EN LA LEY 769 DE 2002 CNT CON INGRESOS ECONÓMICOS POR CONCEPTO DE TRÁMITES Y MULTAS DE TRANSITO, SUMANDOLE GRAN COMPROMISO Y CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRANSITO POR PARTE DE PEATONES, CICLISTAS, MOTOCICLISTAS, CONDUCTORES.	EN EL 2020 EL MUNICIPIO DE SUÁREZ SERÁ RECONOCIDO A NIVEL NACIONAL COMO ENTE DONDE PREDOMINA EL IMPERIO DE JUSTICIA, Y LAS LEYES, PROMOTOR DE LA SEGURIDAD PÚBLICA, LA TRANQUILIDAD Y EL RESPETO A LAS NORMAS ELEMENTALES DE LA CONVIVENCIA PACÍFICA Y LA PAZ

Elaborado por:

**Unidad 2. Parte Estratégica**  
**Formato 02: Análisis de Alternativas**

Departamento: CAUCA  
Municipio: SUAREZ



Dimensión	TERRITORIO	Sector / Temática transversal	TRANSITO Y TRANSPORTE		
Resumen general del sector	Problemas identificados	Alternativas de solución identificadas	Análisis de Alternativas		
			Competencia	Fuente de financiación	Tiempo previsto de ejecución
LA CULTURA CIUDADANA CÍVICA, DISCIPLINADA Y CUMPLIDORA DE LAS NORMAS, ARROJAN COMO RESULTADO EL BAJO ÍNDICE DE INFRACCIONES A LAS NORMAS DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE, A SU VEZ LA ACCIDENTALIDAD, PERMITIENDO UNA MOVILIDAD SEGURA DE LOS USUARIOS EN LA VÍA, EL RESPETO DE LOS DERECHOS Y DEBERES DE CADA INDIVIDUO, ORIENTADA A LA CONSERVACIÓN DEL ORDEN PÚBLICO Y LA CONVIVENCIA PACÍFICA. EN TAL SENTIDO SE DEBE APROPIAR LOS PROCESOS, PROCESAMIENTOS, PLANES, PROYECTOS QUE DEN COMO RESULTADO LOS OBJETIVOS TRAZADOS.	AUSENCIA, INSUFICIENCIA Y DETERIORO DE SEÑALIZACIÓN VIAL URBANA Y RURAL, EN ZONAS DE ACCESO A LA CABECERA Y CENTROS POBLADOS  FALTA DE PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL REGLAMENTADA POR LA LEY 1503 DESDE EL 29 DE DICIEMBRE DE 2011  LIMITACION PRESUPUESTAL	ELABORACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL "PESV"  HABILITACIÓN DEL TRANSPORTE FLUVIAL DEL EMBALSE SALVAJINA	ALCALDIA, Y UDER DEL PROCESO	RECURSOS DEL MUNICIPIO  APP, RECURSOS DEL MUNICIPIO	2016-2019  2017

Elaborado por:

**DNP** Departamento Nacional de Planeación

Nota: No olvide que puede insertar filas en caso de ser necesario para completar el paso.

**KIT territorial**

**Unidad 2. Parte Estratégica**  
**Formato 03: Formulación y Priorización de Objetivos**

Departamento: CAUCA  
Municipio: SUAREZ



Dimensión	TERRITORIO	Sector/Temática transversal	TRANSITO Y TRANSPORTE				
Alternativas viables identificadas	Objetivos formulados	Criterios para priorizar objetivos					Total
		Programa de gobierno	Construcción de Paz y ODS	Cierre de brechas	Competitividad	Impacto poblacional	
ELABORACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL "PESV"	ELABORACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL "PESV"	4	3	4	3	4	18
HABILITACIÓN DEL TRANSPORTE FLUVIAL DEL EMBALSE SALVAJINA	HABILITACIÓN DEL TRANSPORTE FLUVIAL DEL EMBALSE SALVAJINA	4	3	4	3	4	18

Elaborado por:



**Nota:** No olvide que puede insertar filas en caso de ser necesario para completar el paso.



### 37. Sucre: PD Sucre 2016-2019. Pág 162

Programa	Objetivo Producto	Indicador de Resultado	Línea Base	Meta de Resultado Cuatrenio	Subprograma	Sector de Competencia	Indicador de Producto	Línea Base	Meta de Producto
Conectividad vial para el Municipio de Sucre	Garantizar la transitabilidad en el municipio de Sucre	Inversión territorial per cápita en el Sector Transporte (miles de pesos)	\$220.000	\$229.615	Vías carreteables con mantenimiento rutinario en la cabecera municipal	TRANSPORTE	Km. intervenidos	3.2	3.2
	Garantizar la transitabilidad en el municipio de Sucre				Mantenimiento y mejoramiento de caminos y vías de acceso no carreteables.	TRANSPORTE	Km de caminos y/o vías de acceso no carreteables mejorados.	ND	30
	Garantizar la transitabilidad en el municipio de Sucre				Vías Terciarias con mantenimiento rutinario	TRANSPORTE	% de mantenimiento	ND	100%
Planeando el sector vial del municipio de Sucre	Generar un Plan Vial que visualice y prevenga el manejo del sector vial del municipio de Sucre	Inversión territorial per cápita en el Sector Transporte (miles de pesos)	\$220.000	\$229.615	Plan Vial Municipal Formulado	TRANSPORTE	% de formulación del Plan vial	0	100%
	Generar un Plan Vial que visualice y prevenga el manejo del				Convenios de cooperación realizados/ejecutados para las vías regionales	TRANSPORTE	No. Convenios realizados y en ejecución	ND	4

## 38 Timbío:PD Timbío 2016-2019. Pag 145

TRANSPORTE	Movilidad, Tránsito, Transporte y Seguridad Vial	Incrementar a 80% los kilómetros de vías urbanas y rurales rehabilitadas, mejoradas o mantenidas, o pavimentadas	40	80	Número de planes viales formulados e implementados	0	1	Incremento
					Proceso de mantenimiento parque automotor	4	4	Mantenimiento
					Proceso suministro de combustible parque automotor	5	5	Mantenimiento
					Kilómetros de vías de la zona urbana con mejoramiento, mantenimiento, rehabilitación y pavimentación	1,5	7,5	Incremento

¡Únete al Progreso!



145

## PLAN DE DESARROLLO

TIMBIO - CAUCA  
2016-2019



Sector de competencia	Programa	Indicador de resultado	Línea base	Meta de resultado	Indicador de producto	Línea base2	Meta de producto	Tipo de Meta
					Kilómetros de placas huellas construidas	1	2	Incremento
					Número de maquinaria amarilla adquirida para parque automotor	2	4	Incremento
					Kilómetros de vías de tercer orden con mantenimiento, mejoramiento o rehabilitación	60	119	Incremento
					Número de puentes y pontones construidos, mejoramiento o mantenimiento	1	2	Incremento

## 39. Timbiqui: PD Timbiquí 2016-2019. Pag 19

Objetivo específico 5: Suministrar servicios públicos de calidad para generar condiciones de desarrollo económico y social
<b>PROGRAMA: POR UN TIMBIQUI CON SERVICIOS PUBLICOS</b>
<b>SUBPROGRAMAS:</b>
Propender la igualdad y equidad en la prestación de servicios públicos
Mejorar la calidad de los servicios públicos en el municipio
Ampliar la cobertura de los servicios públicos en el municipio
<b>SECTOR: TRANSPORTE</b>
Objetivo específico 6: Mejorar la conexión intermodal del municipio de Timbiqui
<b>PROGRAMA: POR UN TIMBIQUI CON TRANSPORTE</b>
<b>SUBPROGRAMAS:</b>
Interconexión vial entre la cabecera municipal y zonas rurales del río Timbiqui
Gestión del muelle fluvial de carga en la cabecera municipal de Timbiqui
Ampliación del aeródromo de la cabecera municipal de Timbiqui

Sub programas	Indicadores de producto	Línea de Base	Meta de Producto	Metas de Producto			
				2016	2017	2018	2019
Movilidad para el desarrollo del territorio	# de kms de vías terciarias veredales y municipales mejoradas integradas a la "Red vial"	5 kms de vías en buen estado	MG: 12 kms de Vías terciarias veredales y municipales integradas a la red "Red vial". MG: "Plan de mejoramiento por tramos" .	3	3	3	3
	# de kms de vías terciarias veredales y municipales mantenidas integradas a la "Red vial"	5 kms de vías en buen estado	MG: 12 kms de Vías terciarias veredales y municipales integradas a la red "Red vial". MG: "Plan de mantenimiento por tramos" .	3	3	3	3

**"TORIBIO CAMINANDO EN UNIDAD POR LA PAZ TERRITORIAL"**

NTT 891.500.887-4 Telefax: 092 849 8281 E-mail: alcaldia@toribio-cauca.gov.co - Plaza Principal Toribio - Cauca, Colombia"



PLAN DE DESARROLLO 2016 - 2019  
"TORIBIO CAMINANDO EN UNIDAD POR LA PAZ TERRITORIAL"  
ALCALDE: ALCIBIADES ESCUÉ MÚSICUE

República de Colombia  
Departamento del Cauca  
**MUNICIPIO DE TORIBIO**  
ALCALDÍA MUNICIPAL

# de puentes vehiculares en vías terciarias para el desarrollo y la movilidad construidos	0	MG: 1 puente vehicular en Vías terciarias veredales y municipales integradas a la red "Red vial". MG: "Plan de construcción de puentes vehiculares en vías terciarias para el desarrollo y la movilidad"	0	1	0	0
# de puentes peatonales en vías terciarias para el desarrollo y la movilidad construidos	0	MG: 1 puente peatonal en Vías terciarias veredales y municipales integradas a la red "Red vial". MG: "Plan de construcción puentes peatonales en vías terciarias para el desarrollo y la movilidad (1 durante 3 años)"	0	1	1	1
# de alcantarillas en vías terciarias para el desarrollo y la movilidad construidas	0	MG: 4 alcantarillas en Vías terciarias veredales y municipales integradas a la red "Red vial". MG: "Plan de construcción alcantarillas en vías terciarias para el desarrollo y la movilidad" (1 por año)	1	1	1	1
# de aportes a trabajos comunitarios	1	MG: 4 aportes a trabajos comunitarios (1 por año)	1	1	1	1
# de estudios para pavimentación de vías urbanas y rurales del municipio por tramos	0	MG: 1 estudio para pavimentación de vías urbanas y rurales del municipio por tramos	0	1	0	0
# de calles pavimentadas o con placa huella	0	MG: 1 calle pavimentada o con placa huella	1	0	0	0

Fuente: Elaboración Propia, 2016

### 3.4.4.2. Sub programa 2: Transporte integral

**Descripción del subprograma.** En este subprograma las acciones señalan un transporte integral responsable con la comunidad y el territorio, por ello la formación y sensibilización, la construcción de infraestructura vial y la implementación tecnológica.

"TORIBIO CAMINANDO EN UNIDAD POR LA PAZ TERRITORIAL"

NTT 891.500.887-4. Telefax: 092 849 8281. E-mail: alcaldia@toribio-cauca.gov.co - Plaza Principal Toribio - Cauca, Colombia"



PLAN DE DESARROLLO 2016 - 2019  
"TORIBIO CAMINANDO EN UNIDAD POR LA PAZ TERRITORIAL"  
ALCALDE: ALCIBIADES ESCUÉ MÚSICUE

República de Colombia  
Departamento del Cauca  
MUNICIPIO DE TORIBIO  
ALCALDÍA MUNICIPAL

- 3.4.4.2.1. Proyecto 1: Capacitación de inspectores de policía municipal y población en general sobre tránsito y transporte (señalización vial)
- 3.4.4.2.2. Proyecto 2: Alianza publico privada para la seguridad vial del municipio
- 3.4.4.2.3. Proyecto 3: Sensibilización vial
- 3.4.4.2.4. Proyecto 4: Responsabilidad vial
- 3.4.4.2.5. Proyecto 5: Construcción terminal regional de transporte del norte del cauca

Cuadro 63. Matriz Estratégica Ámbito Territorio Programa 4 – Subprograma 2

Sub programas	Indicadores de producto	Línea de Base	Meta de Producto	Metas de Producto			
				2016	2017	2018	2019
Transporte integral	# de capacitaciones a inspectores de policía municipal y población en general sobre tránsito y transporte (señalización vial)	0	MG: 4 Capacitaciones a inspectores de policía municipal y población en general sobre tránsito y transporte (señalización vial)	1	1	1	1
	# de planes de seguridad vial creados	0	MG: Creación de 1 plan de seguridad vial.	0	1	0	0
	# de campañas de sensibilización vial	0	MP: 4 campañas de sensibilización vial realizadas	1	1	1	1
	# de responsabilidades viales	0	MP: 1 responsabilidad vial	1	0	0	0
	# de Alianza publico privada para construcción terminal regional de transporte del norte del cauca realizadas	0	MG: 1 Alianza publico privada para construcción terminal regional de transporte del norte del cauca realizada	0	1	0	0

Fuente: Elaboración Propia, 2016

41. Totoró: PD sin información.

## 42. Villa Rica: PD Villa Rica 2016-2019. Pag 11

ACUERDO N. 1172019

**ARTÍCULO 38: LINEA DE ACCION: VILLA RICA, EN MOVILIDAD Y ARMONÍA** Las acciones de la administración estarán focalizadas en lograr los siguientes compromisos del programa de gobierno:

Avanzar en la implementación del plan vial municipal, el ordenamiento del tránsito a través de convenios con la policía de tránsito y/o los municipios circunvecinos donde existe secretarías de tránsito reglamentadas y Fomentar la capacitación en cultura vial.

- Gestión ante el ministerio de transporte para la formalización de una empresa de transporte municipal, previa sensibilización y concertación con el gremio de los transportadores de la región permitirán que se garantice a los y las Villaricenses mejor uso y disfrute de las vías públicas y mejor aún garantizar seguridad a todos los niveles.
- Gestión de recursos para la terminación de la pavimentación de las vías Cantarito a Juan Ignacio y límites con el Municipio de Puerto Tejada, quiebra patas al cruce Juan Ignacio y de Chalo a Cantarito, construcción de andenes peatonales en la calle 4ª, mejoramiento de barrios y renovación urbana con eliminación de barreras arquitectónicas y gestión necesaria para la expansión de vías urbanas.

Compromisos que se atenderán desde tres objetivos específicos:

- ✓ Mejorar las condiciones de conectividad y seguridad vial y de transporte como eje fundamental para la integración zonal y subregional, de los habitantes del municipio y como punto de partida para la mejora de las condiciones económicas
- ✓ Dinamizar la integración ciudadana a partir del desarrollo de espacios públicos amigables desde el enfoque diferencial y ambientalmente sostenibles,
- ✓ Propiciar el uso de tecnologías limpias y la integración de las tecnologías de la información y las telecomunicaciones en los espacios públicos

### SECTOR INFRAESTRUCTURA

Los que se desarrollarán desde los siguientes sectores y con los siguientes Programas y metas:

#### **PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DE VÍAS.**

Objetivo del Programa: Desarrollar proyectos de mejoramiento de vías

#### **PROGRAMA DE REHABILITACIÓN DE VÍAS:**

**ACUERDO N° 11-2016**

Objetivo del Programa: reconstruir o recuperar las condiciones iniciales de la vía de manera que se cumplan las especificaciones técnicas con que fue diseñada.

**PROGRAMA DE MANTENIMIENTO RUTINARIO DE VÍAS.**

Objetivo del Programa: Hacer el mantenimiento a las vías pavimentadas o no (a intervalos menores de un año).

**PROGRAMA DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO DE VÍAS.**

Objetivo del Programa: Hacer el mantenimiento en puntos específicos a las vías pavimentadas o no (a intervalos menores de un año) para evitar su deterioro

**PROGRAMA DE ESTUDIOS Y PREINVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA.**

Objetivo del Programa: Elaborar estudios, diseños de infraestructura vial y/o de transporte para demostrar sus bondades técnicas, económicas-financieras, institucionales y sociales.

**PROGRAMA DE INTERVENTORIA DE PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTES:**

Objetivo del Programa: Realizar el seguimiento a la ejecución y calidad de los proyectos de construcción y mantenimiento de infraestructura de transporte.

**PROGRAMA DE PLANES DE TRÁNSITO, EDUCACIÓN, DOTACIÓN DE EQUIPOS Y SEGURIDAD VIAL.**

Objetivo del Programa: Elaborar los planes o estudios sobre tránsito, dotación de equipos y seguridad vial.

**PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA PARA TRANSPORTE NO MOTORIZADO (REDES PEATONALES Y CICLORUTAS).**

Objetivo del Programa: Desarrollar conjunto de obras de infraestructura para las redes peatonales y ciclo rutas.

**LAS METAS E INDICADORES POR PROGRAMAS Y SUBPROGRAMAS SON:**

## ACUERDO N° 11-2016

LINEA DE ACCIÓN	PROGRAMA OBJETIVO	META DE RESULTADO CUATRIMENAL 2016-2018	INDICADOR DE RESULTADO			SUBPROGRAMA	META DE PRODUCTO CUATRIMENAL 2016-2018	INDICADOR DE PRODUCTO		
		A 31 de diciembre de 2018	NOMBRE DEL INDICADOR	LÍNEA A BASE (2015)	CANTIDAD	SUBPROGRAMA	A 31 de diciembre de 2018:	NOMBRE DEL INDICADOR	LÍNEA A BASE (2015)	CANTIDAD
Vía No embitelada y Ancha	MEJORAMIENTO DE VÍAS. Desarrollar proyectos de mejoramiento de vías.	Se han mejorado el 20% de la red vial municipal requerida.	Porcentaje de la red vial municipal requerida, mejorada.		20%	MEJORAMIENTO DE VÍAS.	Se han mejorado 2 kilómetros de vías.	Número de kilómetros de vías mejoradas.		2
	REHABILITACIÓN DE VÍAS: reconstruir o recuperar las condiciones iniciales de la vía de manera que se cumplan las especificaciones técnicas con que fue diseñada.	Se han rehabilitado el 30% de la red vial municipal requerida.	Porcentaje de la red vial municipal requerida, rehabilitada.		30%	REHABILITACIÓN DE VÍAS.	Se han rehabilitado 1 kilómetros de vías.	Número de kilómetros de vías rehabilitados.		1
	MANTENIMIENTO RUTINARIO DE VÍAS. Hacer el mantenimiento a las vías pavimentadas o no (a intervalos menores de un año).	Se han mantenido rutinariamente el 60% de la red vial municipal requerida.	Porcentaje de la red vial municipal requerida, mantenido rutinariamente.		60%	MANTENIMIENTO RUTINARIO DE VÍAS.	Se ha realizado mantenimiento rutinario a 6 kilómetros de vías pavimentadas o no.	Número de kilómetros de vías pavimentadas o no con mantenimiento rutinario.		6
	MANTENIMIENTO PERIÓDICO DE VÍAS. Hacer el mantenimiento en puntos específicos a las vías pavimentadas o no (a intervalos menores de un año) para evitar su deterioro.	Se han mejorado el 20% de la red vial municipal requerida.	Porcentaje de la red vial municipal requerida, mejorada.		20%	MANTENIMIENTO PERIÓDICO DE VÍAS.	Se ha realizado mantenimiento periódico a 10 kilómetros de vía.	Número de kilómetros de vía a los que se les ha realizado mantenimiento periódico.		10
	ESTUDIOS Y PREINVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA. Elaborar estudios, diseños de infraestructura vial y/o de transporte para determinar sus bondades técnicas, económicas-financieras, institucionales y sociales.	Se han realizado el 100% de los estudios programados.	Porcentaje de los estudios programados, realizados.		100%	ESTUDIOS Y PREINVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA.	Se han realizado 2 estudios, diseños de infraestructura a vial y/o de transporte.	Número de estudios, diseños de infraestructura a vial y/o de transporte, realizados.		2
	INTERVENTORA DE PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTES. Realizar el seguimiento a la ejecución y calidad de los proyectos de construcción y mantenimiento de infraestructura de transporte.	Se han realizado el 100% de las interventoras programadas.	Porcentaje de las interventoras programadas, realizadas.		100%	INTERVENTORA DE PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTES.	Se han realizado seguimiento a la ejecución y calidad del 100% de los proyectos de construcción y mantenimiento de infraestructura.	% proyectos de construcción y mantenimiento de infraestructura, realizados con seguimiento a la ejecución y calidad.		100%
	PLANES DE TRÁNSITO, EDUCACIÓN, DOTACIÓN DE EQUIPOS Y SEGURIDAD VIAL. Elaborar los planes o estudios sobre tránsito, dotación de equipos y seguridad vial.	Se han formulado el 100% de los estudios y las dotaciones programadas.	Porcentaje de los estudios y las dotaciones programadas, realizados.		100%	PLANES DE TRÁNSITO, EDUCACIÓN, DOTACIÓN DE EQUIPOS Y SEGURIDAD VIAL.	Se han elaborado o formulado dos estudios sobre tránsito y 10 planes viales municipales.	Número de estudios y/o planes viales elaborados o formulados.		2
							Se ha dotado de cinco equipos y dispositivos para el mejoramiento de la seguridad vial.	Número de equipos y dispositivos para el mejoramiento de la seguridad vial dotados.		5
	INFRAESTRUCTURA PARA TRANSPORTE NO MOTORIZADO (REDES PEATONALES Y CICLORUTAS). Desarrollar conjunto de infraestructura para las redes peatonales y ciclo rutas.	El 30% de la población de Vila Rica se ha beneficiado con las nuevas infraestructuras para transporte motorizado.	Porcentaje de la población de Vila Rica se ha beneficiado con las nuevas infraestructuras para transporte motorizado.		30%	INFRAESTRUCTURA PARA TRANSPORTE NO MOTORIZADO (REDES PEATONALES Y CICLORUTAS).	Se han construido o rehabilitado 1 kilómetros de redes peatonales y/o de ciclo rutas.	numero de kilómetros de redes peatonales y/o de ciclo rutas construidos o rehabilitados.		1

44. Departamento del Cauca: PD Cauca 2016-2019. Pag 51, 78.

> EJE Territorio de Paz y para el Buen Vivir

> COMPONENTE Desarrollo humano integral

META DE RESULTADO	INDICADOR DE RESULTADO	LINEA DE BASE META DE RESULTADO A 2015	PROGRAMA	DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA	OBJETIVO DEL PROGRAMA	META DE PRODUCTO	INDICADOR DE PRODUCTO	LINEA DE BASE META DE PRODUCTO A 2015	DEPENDENCIA RESPONSABLE
Mejorar en 13 municipios la capacidad de ejecución de recursos de transferencia y empoderamiento en el sector deporte	Municipios con la capacidad de ejecución de recursos de transferencia y empoderamiento en el sector deporte mejorados	43 municipios	Organización y Fortalecimiento del Sector Deporte	Plan de asistencia técnica y acompañamiento a los organismos del sector en los 43 municipios	Mejorar la capacidad de gestión y ejecución en los recursos de transferencia de IVA y tabaco y empoderamiento del sector deporte	Brindar asistencia técnica a 43 municipios para mejorar la capacidad de gestión y ejecución de recursos de transferencia	Número de municipios con asistencia técnica para mejorar e la capacidad de gestión y ejecución de recursos de transferencia brindada	33 municipios	INDEPORTES
			Organización y Fortalecimiento del Sector Deporte			Brindar asistencia técnica a 43 municipios para el empoderamiento de las políticas públicas del deporte	Número de municipios con asistencia técnica para el empoderamiento de las políticas públicas del deporte brindada	43 municipios	INDEPORTES
Beneficiar a 13.125 nuevas personas (niños, niñas, infantes, adolescentes, jóvenes, adultos, adultos mayores) con actividades de formación integral, convivencia y paz.	Nuevas personas (niños, niñas, infantes, adolescentes, jóvenes, adultos, adultos mayores) con actividades de formación integral, convivencia y paz beneficiados	414.074 personas participantes	Cauca Territorio de Convivencia y Paz	Es una Estrategia del Gobierno Departamental que busca fortalecer e incentivar la creación de programas de participación masiva que fomenten la practica regular de deporte, recreación y actividad física en asocio con los Municipios del Departamento y organismos del sector deporte.	Contribuir al proceso de formación integral y convivencia de los niños, niñas, infantes, adolescentes, jóvenes, adultos, adultos mayores a través de la practica deportiva, recreativa y actividad física con un enfoque social y participativo en organizaciones sociales, institucionales, comunitarias y con enfoque diferencial que permita crear espacios de convivencia y paz	Beneficiar a 1.587 nuevos niños, niñas, infantes, adolescentes y jóvenes con el programas de formación integral, de paz y convivencia.	Número de nuevos niños, niñas, infantes, adolescentes y jóvenes con el programas de formación integral, de paz y convivencia beneficiados	19,835 niños y niñas atendidos	INDEPORTES
			Cauca Territorio de Convivencia y Paz			Beneficiar a 25.598 nuevos participantes con programas de hábitos y estilos de vida saludable.	Número de nuevos participantes con programas de hábitos y estilos de vida saludable Beneficiados	39,047 participantes	INDEPORTES
			Cauca Territorio de Convivencia y Paz			Beneficiar a 970 nuevos adultos mayores con programas de integración social.	Número de nuevos adultos mayores con programas de integración social beneficiados	12,200 adultos participantes	INDEPORTES
			Cauca Territorio de Convivencia y Paz			Beneficiar a 3.608 nuevos participantes en eventos deportivos y recreativos.	Número de nuevos participantes en eventos deportivos y recreativo beneficiados	45,100 personas participantes	INDEPORTES
			Cauca Territorio de Convivencia y Paz			Beneficiar a 1.216 nuevas personas de comunidades étnicas con programas de deporte recreación y actividad física (afro, indígenas, room)	Número de nuevas personas de comunidades étnicas con programas de deporte recreación y actividad física (afro, indígenas, room) beneficiados	15,208 personas de las comunidades étnicas beneficiadas	INDEPORTES
			Cauca Territorio de Convivencia y Paz			Beneficiar a 72 nuevas personas de comunidades Campesinas, comunales, institucionales y organizaciones con enfoque diferencial con programas de deporte recreación y actividad física.	Número de nuevas personas de comunidades Campesinas, comunales, institucionales y organizaciones con enfoque diferencial con programas de deporte recreación y actividad física beneficiados	900 personas de comunidades campesinas, comunales, institucionales y organizaciones con enfoque diferencial beneficiadas	INDEPORTES
			Cauca Territorio de Convivencia y Paz			Beneficiar a 70 nuevas personas de capacidades diversas con programas de deporte recreación y actividad física	Número de nuevas personas de capacidades diversas con programas de deporte recreación y actividad física beneficiados	884 personas con capacidades diversas beneficiadas	INDEPORTES
			Cauca Territorio de Campesinas			Beneficiar a 400 nuevas deportistas con preparación y participación en competencias nacionales e internacionales	Número de nuevas deportistas con preparación y participación en competencias nacionales e internacionales beneficiados	3600 deportistas convencionales beneficiados	INDEPORTES
Beneficiar a 5.185 nuevos deportistas con formación, iniciación, preparación y participación en competencias regionales, nacionales e internacionales	Nuevos deportistas con formación, iniciación, preparación y participación en competencias regionales, nacionales e internacionales beneficiados	96800	Cauca Territorio de Campesinas	Fortalecer el trabajo en el deporte formativo en las instituciones educativas y el deporte competitivo con las ligas de deporte convencional y adaptado, mediante el acompañamiento técnico y financiero que permita seguir avanzando en el desarrollo y posición del Deporte en el ámbito nacional e internacional.	Beneficiar a 100 nuevos deportistas con capacidades diversas, en la preparación y participación en competencias nacionales e internacionales	Número de nuevos deportistas con capacidades diversas, en la preparación y participación en competencias nacionales e internacionales beneficiados	500 deportistas con capacidades diversas beneficiados	INDEPORTES	
			Cauca Territorio de Campesinas		Implementar 1 estrategia para articular el sector deporte con entidades del sector privado, sector académico y organismos del sector público	Número de estrategia para articular el sector deporte con entidades del sector privado, sector académico y organismos del sector público implementadas	0	INDEPORTES	
			Cauca Territorio de Campesinas		Beneficiar a 1.000 nuevos adolescentes y jóvenes en procesos de formación e iniciación con el programa fómate	Número de nuevos adolescentes y jóvenes en procesos de formación e iniciación con el programa fómate beneficiados	9.000 jóvenes y adolescentes beneficiados	INDEPORTES	
			Cauca Territorio de Campesinas		Beneficiar a 4.185 nuevos participantes con los programas de deporte estudiantil	Número de nuevos participantes con los programas de deporte estudiantil beneficiados	83.700 jóvenes beneficiados	INDEPORTES	
			Cauca Territorio de Campesinas						

META DE RESULTADO	INDICADOR DE RESULTADO	LINEA DE BASE META DE RESULTADO A 2015	PROGRAMA	DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA	OBJETIVO DEL PROGRAMA	META DE PRODUCTO	INDICADOR DE PRODUCTO	LINEA DE BASE META DE PRODUCTO A 2015	DEPENDENCIA RESPONSABLE
Integrar 20 veredas nuevas al sistema vial departamental	Número de veredas nuevas integradas al sistema vial departamental	0	Intervención de puentes, pontones, cables y otros métodos de transporte vehiculares y peatonales	Realizar los estudios, diseños, mantenimiento, mejoramiento, rehabilitación y construcción de puentes, pontones, cables y otros métodos de transporte vehiculares y peatonales, en la red secundaria y terciaria (esta última en concurrencia con los municipios y otros)	Integrar veredas y corregimientos al desarrollo económico y social del departamento.	Intervenir 20 puentes o pontones	Número de puentes o pontones intervenidos	10	Secretaría de Infraestructura
			Construir 5 proyectos convencionales o no convencionales			Número de proyectos convencionales o no convencionales construidos	5	Secretaría de Infraestructura	
			Elaborar 4 estudios y diseños			Número de estudios y diseños elaborados	5	Secretaría de Infraestructura	
Incrementar en 2.000 el Número de pasajeros/año	Número de pasajeros/año incrementado	0	Construcción o ampliación de vías	Construcción o ampliación de vías en la red secundaria o terciaria, identificadas como prioritarias para el cierre de anillos viales o para la integración de regiones marginadas	Mejorar la integración económica y social de regiones o comunidades, que se encuentran en condiciones de aislamiento	Construir o ampliar 5 km de vías	kms de vías construidas o ampliadas	8133	Secretaría de Infraestructura
Incrementar 50 Tn/año el transporte de carga	Tn/año el transporte de carga incrementada	0							Secretaría de Infraestructura
Actualizar i Plataforma de información de la red vial secundaria y terciaria	Número de Plataformas de información de la red vial secundaria y terciaria actualizadas	0	Diseño e implementación de herramientas para la planificación de la infraestructura vial y de servicios	Formulación de planes viales municipales (concurrencia) y actualización plan vial departamental, consolidación e implementación de la base de costos, y demás herramientas de planificación	Generar herramientas para la gestión y planificación de infraestructura vial y de servicios	Formular 15 planes viales municipales	Número de planes viales municipales formulados	6	Secretaría de Infraestructura
	Diseño e implementación de herramientas para la planificación de la infraestructura vial y de servicios	Actualizar 1 plan vial departamental	Número de Planes viales departamental actualizados			0	Secretaría de Infraestructura		
		Implementar 1 base de costos	Base de costos implementada			0	Secretaría de Infraestructura		
Viabilizar el 50% de proyectos de infraestructura del transporte	Porcentaje de proyectos de infraestructura del transporte viabilizados	0	Estudios y diseños de Proyectos de infraestructura del transporte y complementarios	Realizar estudios y diseños para: construcción, pavimentación, rehabilitación y alternativas no convencionales, para infraestructura del transporte (vial, férrea, marítima, fluvial y aeroportuaria), selección a sitios críticos, y otras complementarias	Garantizar el soporte técnico en la gestión del recurso de inversión y en el desarrollo técnico de los proyectos	Elaborar 20 estudios de infraestructura del transporte	Número de estudios de infraestructura del transporte elaborados	0	Secretaría de Infraestructura
Incrementar el 5% el transporte de pasajeros/año en la Costa Pacífica	Porcentaje de transporte de pasajeros/año en la Costa Pacífica incrementado	23000	Infraestructura marítima, fluvial y aeroportuaria	Se adelanta el mantenimiento, rehabilitación, mejoramiento y construcción de infraestructura marítima, fluvial y aeroportuaria	Contribuir al mejoramiento de las condiciones de movilidad en la red marítima, fluvial y aeroportuaria del departamento.	Gestionar 3 proyectos de infraestructura marítima, fluvial, portuaria y aérea	Número de proyectos de infraestructura marítima, fluvial, portuaria y aérea, gestionados	0	Secretaría de Infraestructura
Incrementar al 5% el transporte de carga en Tn/año en la Costa Pacífica	Porcentaje de transporte de carga en Tn/año en la Costa Pacífica incrementado	2857							
Mejoramiento en 1 posición en el escalafón de competitividad	Posiciones mejoradas en el escalafón de competitividad	20	Proyectos estratégicos de infraestructura	Gestión, promoción y seguimiento de proyectos estratégicos de infraestructura para la movilidad, la producción y el desarrollo social	Contribuir al fortalecimiento de la competitividad del departamento a través del desarrollo de proyectos estratégicos	Gestionar 4 proyectos estratégicos de infraestructura	Número de proyectos estratégicos de infraestructura gestionados	0	Secretaría de Infraestructura
Disminuir el 5% la tasa de mortalidad en accidentes de tránsito	Tasa de mortalidad en accidentes de tránsito	13,97 Tasa de mortalidad/ 100.000 habitantes	Movilidad y transporte	Desarrollar acciones que en el marco de sus competencias y jurisdicción le corresponden al Departamento del Cauca.	Assumir las competencias que en lo temas de tránsito, transporte y seguridad vial le corresponden al Departamento del Cauca.	Implementar 3 proyectos incluidos en el plan de seguridad vial	Número de proyectos incluidos en el plan de seguridad vial implementados	0	Secretaría de Infraestructura
			Movilidad y transporte			Implementar el 100% del plan de seguridad vial	Porcentaje del plan de seguridad vial implementado	0	Secretaría de Infraestructura