

POLÍTICA PÚBLICA
TRANSITABILIDAD

CONTRALORÍA
GENERAL DE ANTIOQUIA
 *Transparente y eficiente*



CONTRALORÍA

GENERAL DE ANTIOQUIA

 *Transparente y eficiente*

**“POLÍTICA PÚBLICA POR MEDIO DE LA
CUAL SE INSTITUCIONALIZA EL
PROGRAMA PARA LA CONSERVACIÓN
DE LA TRANSITABILIDAD EN VÍAS DEL
DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA”**

Ordenanza 17 del 28 de septiembre de
2015

Vigencia: 2021

Evaluator: Jorge Iván Bolívar Guerra

Aspectos Preliminares

ANTECEDENTES

La mayoría de las vías carreteables del departamento de Antioquia, han sido construidas, o sería más correcto afirmar, que fueron superpuestas sobre los antiguos caminos de herradura que permitieron conectar a esta provincia antioqueña con el resto del territorio nacional durante todo el siglo XIX y la primera mitad del siglo XX, siguiendo el trayecto de los antiguos caminos de herradura.

El inicio de las carreteras está fundamentado por la aparición de la rueda. Los primeros caminos fueron construidos en la ciudad Mesopotámica.

**4000
años
AC**

Carros sumerios de dos ruedas fabricados en madera, y algunos carros de cuatro ruedas evidencia de que dos grandes pueblos, como el Asirio y el Egipto iniciaron el desarrollo de sus caminos.

**2.400
años
AC**

Comenzó la técnica moderna de construcción de carreteras

**s. XVIII
y XIX**

Thomas Telford, John Loudon McAdam, y Pierre-Marie-Jérôme Trésaguet, perfeccionaron los métodos y técnicas de construcción de carreteras

**siglo
XIX,**

En 1573 las Ordenanzas de descubrimiento, nueva población y pacificación de las Indias establecían en el artículo 37 :que "tengan buena salida por mar y por tierra de buenos caminos y navegación para que se pueda entrar fácilmente y salir comerciar y gobernar, socorrer y defender".

**siglo
XVI**

**siglo
XX**

Surgen Las primeras autopistas, en Italia (años 20), y en Alemania (años 30).la primera autovía moderna, pese a no disponer de cruces a distinto nivel, se construyó en 1921 en Italia.

Konrad Adenauer alcalde de Colonia de Alemania desarrolló el proyecto: la «autobahn»:la más grande y mejor red nacional de carreteras de alta velocidad

**1949
hasta
1963**

- La teoría económica menciona un aspecto importante como es la competitividad, a lo cual resalta la infraestructura vial como un actor fundamental para generar comercio y se logre una mayor competitividad en un país (Ordoñez, 2017).
- Se sabe que en Colombia el 80 % de la carga que se moviliza es transportada por medio terrestre, para lo cual es necesario y de gran importancia que el país cuente con carreteras en buen estado y que permita un buen tránsito, facilitando el envío de los productos para el consumidor final, tanto nacional como internacional evitando contratiempos. Para Colombia este es un punto negativo, teniendo en cuenta que el transporte terrestre tiene altos costos y el tiempo de recorrido es muy largo, por lo tanto, se deben generar estrategias que contribuyan al alcance de estándares de competitividad e infraestructura internacional (Ordoñez, 2017).
- Antioquia posee una red vial de 20.094 km. Los cuales se dividen en:
 - La red primaria: 1.515 km, de los cuales el 91% se encuentra pavimentado. Estas comunican las principales zonas de desarrollo del país y está a cargo de la Nación por medio del Instituto Nacional de Vías (INVIAS).
 - Las secundarias: 4.800 km, de los cuales el 18,6% están pavimentados. Estas comunican principalmente los municipios o a éstos con las vías primarias y están a cargo del Departamento de Antioquia por medio de su Secretaría de Infraestructura Física.
 - Las vías terciarias: 14.000 km comunican las cabeceras municipales con sus veredas o a veredas entre sí. Son administradas por las alcaldías municipales. (Instituto Nacional de vías, 2011)

ASPECTOS PRELIMINARES

ASPECTOS	
Fundamento Legal	Artículo 267 de la Constitución Resoluciones 2021500000475 del 11 de febrero de 2021 y 202150001033 del 19 de mayo de 2021, las cuales adoptan respectivamente el proceso y la metodología de evaluación de Políticas Públicas.
Política Pública	"...por medio de la cual se institucionaliza el programa para la conservación de la transitabilidad en vías del departamento de Antioquia ".
Adopta	Ordenanza 17 del 28 de septiembre de 2015
Aspectos Evaluados	Cumplimiento normativo, las inversiones realizadas y las acciones desarrolladas. Criterios de eficacia, eficiencia y efectividad.
Vigencia	Se Evalúa la vigencia 2021, con datos acumulados de 2020.
Ente Evaluado	Secretaría de Infraestructura Física Departamento de Antioquia

Norma

Artículo 300 de la Constitución Política de Colombia

Ley 1523 de 2012 Por la cual se adopta la política nacional de gestión del riesgo de desastres y se establece el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y se dictan otras disposiciones.

Ley 2200 de 2022 Por la cual se dictan normas tendientes a modernizar la organización y el funcionamiento de los departamentos.

Ley 1682 de 2013 Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias.

Decreto 602 de 2017 Por el cual se adiciona la Parte 4 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 y se reglamentan los artículos 84 de la Ley 1523 de 2012 y 12 y 63 de la Ley 1682 de 2013, en relación con la gestión del riesgo de desastres en el Sector Transporte y se dictan otras disposiciones.

Decreto 2020070002567 del 5 de noviembre de 2020, por el cual se determina la estructura administrativa de la Administración Departamental, se define las funciones de sus organismos y dependencias y se dictan otras disposiciones.

Norma

Ley 1955 de 2019 por el cual se expide el plan nacional de desarrollo 2018-2022 Pacto por Colombia, pacto por la equidad.

CONPES 3261 de 2003 programa de infraestructura vial de integración y desarrollo regional.

CONPES 3857 de 2016 lineamientos de política para la gestión de la red terciaria.

CONPES 4039 de 2021 declaración de importancia estratégica de los proyectos de inversión del programa vías para la conexión de territorios, el crecimiento sostenible y la reactivación 2.0.

Plan de Desarrollo Departamental 2020-2023 "UNIDOS POR LA VIDA" Línea Estratégica 3:Nuestro Planeta, Componente 4: Infraestructura para la movilidad sostenible, Programa 4: Mejoramiento, mantenimiento y operación de las vías del Departamento y de los Municipios.

Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, Pacto por Colombia, "Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional" y "Región Eje Cafetero y Antioquia: Conectar para la competitividad y el desarrollo logístico sostenible".

Evaluación de la Ordenanza

ESTADO DE LA ORDENANZA

ELEMENTO	ORDENANZA	DESARROLLO EJECUTOR
Anexos técnicos y/o estudios específicos	NO	-
¿Define Conceptos Básicos.?	SI	-
¿Define el Mecanismo para la Rendición de Cuentas?	SI	-
¿Define el mecanismo para la Participación Ciudadana?	NO	-
¿Define un Órgano Consultivo y Asesor?	NO	-
¿ Define mecanismos y acciones de Transversalidad para la ejecución?	NO	-
¿ Define instrumentos específicos	SI	-
¿ Identifica el Problema Central	SI	-
Define un Instrumento de Monitoreo y Seguimiento	SI	-
¿Ámbito de Aplicación.?	SI	-
¿Objetivo General.?	SI	-
¿Específicos.?	NO	-
¿Ejes Estratégicos?	NO	-
¿Líneas de Acción	NO	-
¿Define Enfoques y Principios	NO	-
¿Determina una Fuente Directa de Financiamiento.?	SI	-

ESTADO DE LA ORDENANZA

Enfoques:	Interseccionalidad Intercultural De Movilidad Humana Diferencial	Territorial Ambiental Poblacional o de Derecho
Principios:	Gestión Publica Efectiva Corresponsabilidad Oportunidad Ciudadanía Participación	Trato digno y humano Inclusión Accesibilidad y diseño universal Efectiva
Programas:	Gestión intersectorial para la construcción de vías nacionales en el Departamento. Mejoramiento, mantenimiento y operación de las vías del Departamento y de los Municipios	
¿Determina?	Recursos de libre destinación, asignados a la Secretaría	
Objetivos del Desarrollo Sostenible de la ONU	• Objetivo 1. Poner fin a la pobreza en todas sus formas en todo el mundo. • Objetivo 3. Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades. • Objetivo 8. Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos. • Objetivo 9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación • Objetivo 10. Reducir la desigualdad en los países y entre ellos. • Objetivo 11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.	
Clasificación:	Asistencial	
Nivel de preparación Ordenanza	Aceptable	

Evaluación de la Política Pública

EVALUACION – EFICACIA

N°	INDICADORES DE PRODUCTO	Meta 2021	Logro 2021	Eficacia 2021	Lectura 2021	Meta 2020-2023	Logro 2020-2023	Eficacia 2020-2023	Lectura Cuatrienio
		A	B	C	D	E	F	G F/E	H
01	Vías de la red vial a cargo del Departamento, mantenidas	4399	8058	1,83	Mas que eficaz	19864	9658	0,49	Ineficaz
02	Puntos críticos atendidos en la red vial	10	277	27,70	Mas que eficaz	58	330	5,69	Mas que eficaz

Fuente: Aplicativo METOEVA con información suministrada por el ente evaluado, 2021. Cifras en la unidad de medida de cada indicador.

EVALUACION EFICIENCIA

N°	INDICADORES DE PRODUCTO	Eficacia 2021	Costo Programado	Costo Real 2021	Eficiencia 2021	Lectura 2021
		A	(CP)	(CR)	B	
01	Vías de la red vial a cargo del Departamento, mantenidas	1,83	19.199.000.000	19.748.900.000	1,78	Más que eficiente
02	Puntos críticos atendidos en la red vial	27,70				Indeterminada

Fuente: Aplicativo METOEVA con información suministrada por el ente evaluado, vigencia 2021.

EVALUACION EFICIENCIA

N°	INDICADORES DE PRODUCTO	Eficacia 2020-2023	Costo Programado	Costo Real	Eficiencia	Lectura Cuatrienio
		A	(CP)	(CR)	B	
01	Vías de la red vial a cargo del Departamento, mantenidas	0,49	56.549.877.880	30.524.777.880	0,90	Ineficiente
02	Puntos críticos atendidos en la red vial	5,69	5.083.806.440	7.583.806.440	3,81	Más que eficiente

Fuente: Aplicativo METOEVA con información suministrada por el ente evaluado, vigencia 2021.

EVALUACION EFECTIVIDAD

Indicador de resultado. (Objetivos Establecidos)	EFECTIVIDAD ACUMULADA				
	2020	2021	2022	2023	2020-2023
Red vial a cargo del Departamento en buen estado	1,00	1,00			1,00

Fuente: Aplicativo METOEVA con información suministrada por el ente evaluado, vigencia 2021, cifras en la unidad de medida del indicador.

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN REFLEXIONES CRÍTICAS.

- Objetivo de Desarrollo Sostenible 11, transporte seguro, asequible, accesible y sostenible para todos y mejorar la seguridad vial.
- En el punto No. 1 del Acuerdo de Paz con las FARC firmado en 2016 (“Hacia un Nuevo Campo Colombiano: Reforma Rural Integral”) se establece que el objetivo central de los Programas de Desarrollo con Enfoque territorial -PDET-, “Es la superación de la pobreza y la desigualdad para alcanzar el bienestar de la población rural, así como la integración y el cierre de la brecha entre el campo y la ciudad”, desde este punto de vista la Transitabilidad es una prioridad para contribuir a lo firmado y que hace parte de los procesos que se adelantan en todos los campos para alcanzar la Paz estable y duradera.
- El desarrollo rural a nivel departamental ha tenido como base fundamental el sector productivo agropecuario de acuerdo con las potencialidades de las nueve subregiones especializadas en cadenas productivas agrícolas, pecuarias y forestales.

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN CONCLUSIONES Y ARGUMENTOS

- El informe entregado por la secretaria de infraestructura hace referencia de los eventos atendidos. No obstante, no se hace referencia a las veredas intervenidas, población total beneficiaria y total de inversión por cada unidad intervenida. Así mismo, el informe entregado por la secretaria no incluye una relación detallada de las actividades y/o labores de mantenimiento realizadas sobre los elementos de los equipos entregados por el Departamento de Antioquia y si estos están siendo utilizados en mantenimiento o en asegurar la movilidad vial.
- Se recomienda hacer socializaciones del proyecto con las personas involucradas y/o afectadas en cada una de las atenciones, esto a razón de que muchas de las intervenciones son puntuales pero involucran varios sectores o veredas. Lo anterior con el fin de conocer, según la población cual es la afectación que logro disminuir el desarrollo de las actividades realizadas y así mismo conocer la disposición de estos a colaborar con las actividades de difusión y alcance de lo realizado, se incluye el cumplimiento a satisfacción de dicha intervenciones.

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN POBLACIÓN

Contextualización de datos de Población	Cifras
Población Nacional: Fuente DANE 2018	48.258.494
Población Total Departamental: Fuente DANE 2018	6.407.102
Población de Referencia: Población Total: Fuente de Referencia	6.407.102
Población Afectada: Población Objetivo Total: Fuentes de Referencia.	2.375.786
Población No Afectada: Fuentes de Referencia.	4.031.316
Población Objetivo Beneficiaria: Fuentes de Referencia.	6.407.102
Población Beneficiaria Total: Fuentes de Referencia.	6.407.102
Población Postergada: Fuentes de Referencia.	0
Población Objetivo Atendida: POA	2.375.786
Población No Objetivo Atendida: PNOA	4.031.316
Población Objetivo Programada: POP	2.375.786

Fuente: Aplicativo METOEVA con información suministrada por el ente evaluado vigencia 2021.

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN – TRAZABILIDAD

Cuántos municipios han adoptado la Política en algún año.						
No.	Municipio	Acuerdo Municipal	Año	Año	Año	Año
			2020	2021	2022	2023
1			0	0	0	0

Fuente: Aplicativo METOEVA con información suministrada por el ente evaluado vigencia 2021.

Ningún municipio ha formalizado a través de acuerdo municipal, una política pública de Transitabilidad.

BIBLIOGRAFIA Y LITERATURA

1. Información suministrada mediante oficio 2022030173366 de 18 de Mayo de 2022.
2. Anexos al oficio de información: Control Ejecutado de Maquinaria 2021.
3. <http://intranet.cga.gov.co/gestioninstitucional/docuinte/HO4%20PROCESO%20DE%20PROYECTOS%20ESPECIALES/Gu%C3%ADa%20Metodol%C3%B3gica%20%20para%20la%20Evaluaci%C3%B3n%20%20de%20Pol%C3%ADticas%20P%C3%BAblicas%20versi%C3%B3n%204.0.pdf>
4. PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA. Plan de Desarrollo Nacional 2019 – 2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”, Ley 1955 de 2019.
5. GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA. Plan de Desarrollo Departamental 2020-2023 “Unidos por la Vida”, Ordenanza 06 del 16 de junio de 2.020.
6. Constitución Política de Colombia. (20 de Julio de 1991). Constitución Política de Colombia. Bogotá, Colombia. Recuperado de http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html.
7. Departamento Nacional de Planeación. (2016) LINEAMIENTOS DE POLÍTICA PARA LA GESTIÓN DE LA RED TERCIARIA. Bogotá D.C.: Documento CONPES 3857. Recuperado de https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3857_RedTerciaria.pdf.
8. Holguín. (2019). Infraestructura vial colombiana freno de la competitividad: estudio de caso alianza del pacífico. Institución Universitaria Esumer, Medellín, Colombia.
9. I. Osorio, “Reseña histórica de las vías en Colombia”. Ingeniería Solidaria, vol. 10, n.º 17, pp. 183-187, en.-dic., 2014. doi: <http://dx.doi.org/10.16925/in.v10i17.880>.

A blurred background image of an open-plan office. Several people are seated at white desks, working on laptops. The office has a high ceiling with a grid of fluorescent lights and large windows on the right side. A green plant is visible on the left. The word "Gracias" is overlaid in the center in a large, bold, black font.

Gracias