



FICHA RESUMEN INICIATIVAS DE PROYECTOS

1. IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO

Nombre de la iniciativa	Mejoramiento de vías terciarias a través de la adquisición y operación de un banco de maquinaria amarilla y autogestión comunitaria.
Nombre de la(s) entidad(es) proponente(s)	Gobernación del Magdalena
Tiempo de Ejecución en meses	Diez (10) Meses
Fase del Proyecto¹:	Fase III
Localización: Municipio(s): Incluya el nombre(s) del (los) municipio (s) Centro poblado: Incluya (Urbano / Rural) Resguardo: Incluya en nombre o No aplica (según la propuesta)	Sabanas De San Ángel, Chibolo, Ciénaga, Santa Marta, San Sebastián De Buenavista, Santa Bárbara De Pinto, Nueva Granada, Pedraza – Zapayán, Pivijay, El Piñón
Proyecto del Cambio	3.3.1.1 Vías para el Cambio
Sector	Transporte - Infraestructura
Variable o Dimensión del IPM²	
Indicador del IPM	
Valor Total:	\$ 38.000.000.000

2. RESUMEN DEL PROYECTO

<p>Adquisición de Banco de Maquinaria:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Motoniveladora - Vibrocompactador - Retroexcavadora - Minicargador - Tractor de oruga (bulldozer) - Excavadora de oruga (brazo largo) - Excavadora de oruga (brazo estándar) - Volqueta dobletroque - Carrotanques - Tractocamión camabaja - Hidrosuccionador vector

¹ Conforme las definiciones establecidas por el Departamento Nacional de Planeación: Fase I. Se recopila información de origen secundario que aporte datos útiles para el proyecto, como documentos acerca de proyectos similares, mercados y beneficiarios. Fase II. Se evalúan las alternativas que fueron seleccionadas en la Fase 1 anterior. Se realizan estudios técnicos especializados que mejoran la calidad de la información. Fase III. Se define detalladamente los aspectos técnicos de la solución planteada con el proyecto. Se analiza minuciosamente la alternativa recomendada en la Fase 2. Se aclara que para realizar una inversión, una obra, adquirir equipos, etc., es preciso contar con un proyecto formulado en esta Fase.

² Índice de Pobreza Multidimensional – IPM.



- Tractor con accesorios
- Mejoramiento y/o Construcción de Vías Terciarias

Intervención de 115 kilómetros de vías terciarias con mejoramiento de Subrasante con suelo – cemento, suelo-cal y placa huellas en puntos críticos.



EJERCICIOS DE PLANEACIÓN
Artículo 30 de la Ley 2056 de 2020





3. IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA.

En el Departamento del Magdalena confluyen importantes corredores viales que lo convierten en un punto estratégico para el intercambio comercial entre el interior del país y los mercados internacionales, con excelentes ventajas comparativas al estar el puerto de Santa Marta como punto de llegada y partida del tren de carga, el histórico Expreso del Sol, la navegabilidad entre municipios y su ubicación geográfica estratégica.

De acuerdo con el Instituto Nacional de Vías INVIAS (1996) las vías pueden clasificarse según su funcionalidad de la siguiente manera:

1. Principales o de primer orden. Son aquellas troncales, transversales y accesos a capitales de departamento que cumplen la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del país y de éste con los demás países.
2. Secundarias o de segundo orden. Aquellas vías que unen cabeceras municipales entre sí y/o que provienen de una cabecera municipal y conectan con una principal.
3. Terciarias o de tercer orden. Aquellas vías de acceso que unen las cabeceras municipales con sus veredas, o unen veredas entre sí.

Conforme dicha clasificación, la construcción y administración de las vías está a cargo de tres entidades territoriales, INVIAS con 36%, el Departamento con el 39% y los municipios con un 25%. La clase de administración corresponde en su mayoría a concesiones, administraciones viales y redes en expansión, ya en lo relacionado a la competencia se tienen al Instituto Nacional de Vías, su Territorial, el Departamento y los Municipios entre otras entidades encargadas.

Según Índice de Competitividad Departamental 2019, el Magdalena tiene una red primaria de 35,17 km por cada cien mil habitantes, ubicando al Departamento en la posición número 21; la red primaria a cargo del Departamento por cada cien mil habitantes es de 10,83 km, encontrándose en la posición número 27.

Con fundamento en el plan vial del Magdalena (2015), en la actualidad el Departamento cuenta con 709 km de red vial primaria, 1.135 km de red vial secundaria y 4.809,6 km de red vial terciaria³. Lastimosamente el departamento cuenta con una precaria planificación en la infraestructura para la movilidad y conectividad, lo cual representa un desafío para sentar las bases del cambio, no solo en las vías del Departamento, sino también en la innovación para la conectividad.

³ Los 4.809 km de red vial terciaria incluyen las vías a cargo de INVIAS (1.201km), Departamento (509,5km) y municipios (3.017,8km)





Mapa 1. Clasificación de la red vial

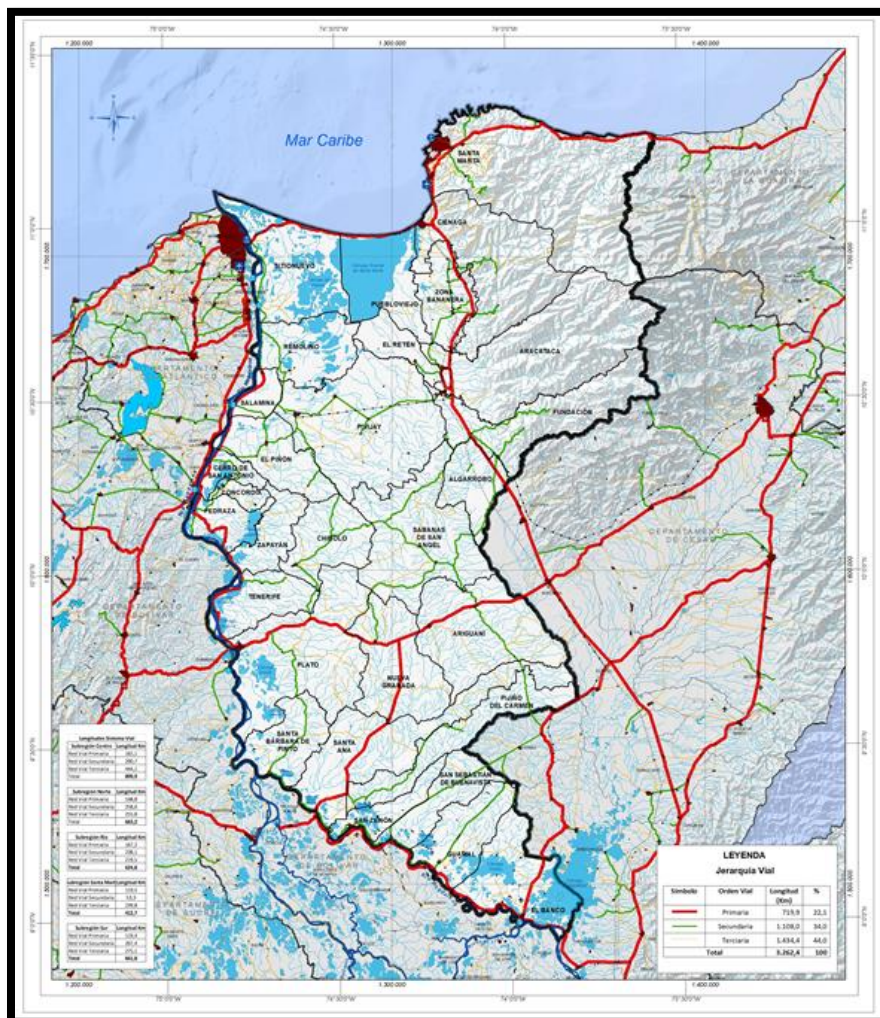


Ilustración 1. Mapa vial del departamento de Magdalena.
Fuente: Plan Departamental de Desarrollo 2020-2023 “Magdalena Renace”

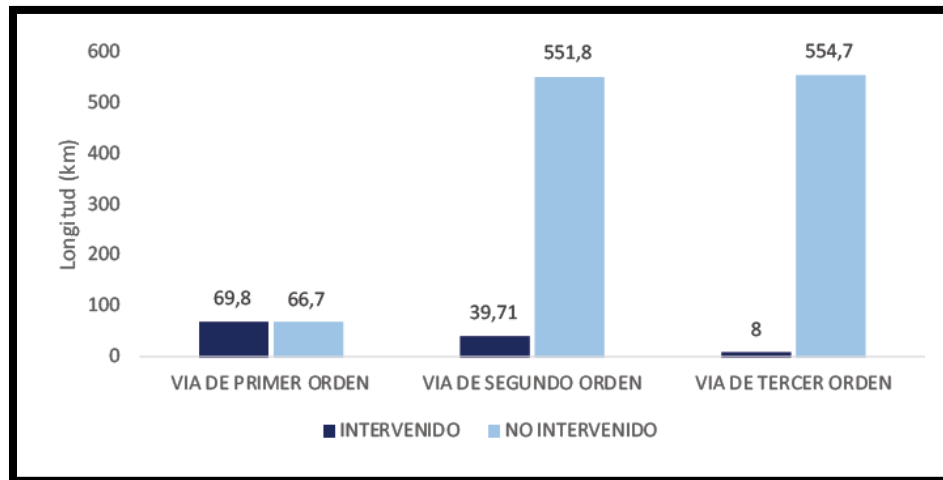
El Departamento actualmente se encuentra administrando o a cargo de red vía primaria, secundaria y terciaria, lo que corresponde aproximadamente a cerca de 1.300 kilómetros. De esta red vial a cargo del Departamento del Magdalena, el 90,9% tiene problemas en la calidad de la pavimentación o no posee ningún tipo de pavimentación. Del total de la red vial, hacen falta intervenir 66,7 kms de vías de primer orden, equivalentes al 48% de la vía que permiten la

EJERCICIOS DE PLANEACIÓN
Artículo 30 de la Ley 2056 de 2020



comunicación nacional, 551,8 km de vías de segundo orden, 93% de la vía que permiten la comunicación intermunicipal, y 554,7 Km vías de tercer orden destinadas para la comunicación entre veredas y municipios pequeños.

Red vial a cargo del departamento del Magdalena



Fuente: PDD 2020-2023

La situación es compleja para las poblaciones en el sur del Departamento y las zonas rivereñas, en las cuales se encuentra el 40% de las vías. Durante temporadas invernales, el paso por las vías se dificulta por el efecto de las inundaciones y su mal estado.

Gran parte de las vías presentan deterioro de la superficie de rodadura o no se han atendido los puntos críticos, igualmente, la atención de las vías se dificulta debido a que los estudios y diseños disponibles sobre las condiciones de la red vial existente son inadecuados y está desactualizados.

Las situaciones anteriores, generan aumento de los tiempos de viaje y baja comercialización de productos del departamento, lo que tiene como efecto el bajo desarrollo socioeconómico de la zona. Así mismo, el aumento de tiempos de viaje afecta el acceso oportuno a servicios médicos, la asistencia de estudiantes a los centros de enseñanza y ocasiona el aumento de costos de transporte de carga y pasajeros.

EJERCICIOS DE PLANEACIÓN Artículo 30 de la Ley 2056 de 2020



4. RELACIÓN DIRECTA DE LA PROPUESTA CON EL PLAN DEPARTAMENTAL DE DESARROLLO

REVOLUCIÓN	III. Revolución del Empleo y la Productividad
MOVILIZACIÓN	Renace la Infraestructura y la Movilidad
PROGRAMA	4.3.1 Cambio en la Infraestructura
PROYECTO	3.3.1.1 Vías para el Cambio
ACCIONES	3.3.1.1.1 Gestionar los estudios y diseños y/o mantenimiento de (300) kilómetros de la red vial secundaria y terciaria.
INDICADORES	Red vial secundaria y terciaria intervenida y/o mantenida en el departamento.

5. ANÁLISIS DE PARTICIPANTES

Participante (Actor)	Posición	Contribución o Gestión
Departamento del Magdalena	Cooperante	<ul style="list-style-type: none"> - Apoyo técnico en la estructuración y financiación del proyecto. - Adelantar convenios de cooperación para la integración regional.
Campesinos y comerciantes de productos agrícolas	Beneficiario	<ul style="list-style-type: none"> - Apoyo a la veeduría ciudadana durante el desarrollo de las actividades de estudios y diseños - Diseñar un plan de recolección de productos en horarios y puntos específicos mientras se adelantan las intervenciones.
Habitantes de los Municipios del Departamento	Beneficiario	<ul style="list-style-type: none"> - Realizar control social y Veeduría al proyecto.
Ministerio de Transporte	Cooperante	<ul style="list-style-type: none"> - Apoyar y prestar colaboración técnica a los organismos estatales que la requieran, para la construcción de obras y de infraestructura vial.
Gobierno Nacional - INVIAS	Cooperante	<ul style="list-style-type: none"> - Prestar asistencia técnica en el caso de ser solicitada. Disponer los lineamientos técnicos para la construcción de infraestructura vial. - Emitir especificaciones técnicas particulares, así como la información necesaria disponible con que cuente para la ejecución del proyecto.

EJERCICIOS DE PLANEACIÓN Artículo 30 de la Ley 2056 de 2020





6. POBLACIÓN AFECTADA Y OBJETIVO

Población afectada:

La población afectada por el problema corresponde al total de la población del Departamento del Magdalena para el 2021. Según los datos del DANE es de 1.449.087, distribuidos de la siguiente manera:

SUB REGIÓN	MUNICIPIO	POBLACIÓN DANE	TOTAL, SUB REGIÓN
SUB REGIÓN SANTA MARTA	Santa Marta	546.979	546.979
NORTE	Algarrobo	17.046	386.139
	Aracataca	42.128	
	Ciénaga	126.245	
	El Retén	21.379	
	Fundación	71.572	
	Puebloviejo	32.688	
	Zona Bananera	75.081	
CENTRO	Ariguaní	32.281	173.219
	Chibolo	23.751	
	Nueva Granada	21.495	
	Plato	64.998	
	Sabanas de San Ángel	16.984	
	Tenerife	13.71	
RIO	Cerro de San Antonio	10.093	158.923
	Concordia	11.401	
	El Piñón	24.457	
	Pedraza	9.432	
	Pivijay	39.57	
	Remolino	12.112	

EJERCICIOS DE PLANEACIÓN
Artículo 30 de la Ley 2056 de 2020



SUB REGIÓN	MUNICIPIO	POBLACIÓN DANE	TOTAL, SUB REGIÓN
	Salamina	11.468	
	Sitionuevo	29.612	
	Zapayán	10.778	
SUR	El Banco	70.783	183.827
	Guamal	28.346	
	Pijiño del Carmen	13.108	
	San Sebastián de Buenavista	21.013	
	San Zenón	12.632	
	Santa Ana	26.475	
	Santa Bárbara de Pinto	11.47	
TOTAL			1.449.087

Tabla 1. Distribución de la Población del Magdalena, 2021

Fuente: DANE: Indicadores Demográficos CNPV 2018,

<https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion,proyección2021>

Población objetivo: Hace referencia a un subconjunto de la población afectada que terminará siendo objeto de la intervención por parte del proyecto. Incluya el número de personas que potencialmente atendería el proyecto con su ejecución. Se debe cuantificar y caracterizar por grupos etarios la población afectada.

SUB REGIÓN	MUNICIPIO	POBLACIÓN DANE	TOTAL, SUB REGIÓN
SUB REGIÓN SANTA MARTA	Santa Marta (Rural)	16.475	16.475
NORTE	Ciénaga (Palmor)	1.044	1.044
CENTRO	Chibolo (La estrella)	1.069	3.998
	Nueva Granada (las tinas)	573	
	Sabanas de San Ángel (Monterrubio)	2.356	

EJERCICIOS DE PLANEACIÓN
Artículo 30 de la Ley 2056 de 2020



SUB REGIÓN	MUNICIPIO	POBLACIÓN DANE	TOTAL, SUB REGIÓN
RIO	El Piñón (sábanas y campo alegre)	2.637	19.72
	Pedraza	9.432	
	Pivijay (piñuelas y chinoblas)	1.889	
	Zapayán (punta de piedra y piedras de moler)	5.762	
SUR	San Sebastián de Buenavista (el seis, las bonitas y san Martín)	1.588	9.516
	Santa Bárbara de Pinto (pinto y san pedro)	7.928	
TOTAL			50.753

7. OBJETIVOS

a. Objetivo General

Mejorar la intercomunicación terrestre de la población urbana y rural del departamento del Magdalena

b. Objetivos Específicos

1. Mejorar el estado de la red vial del departamento
2. Realizar mantenimiento y caracterización de la red vial
3. Atender los puntos críticos de la red vial
4. Creación de cooperativas de producción y ejecución de obras comunitarias
5. Apoyar la reactivación económica de la población por medio de convenios para las obras

EJERCICIOS DE PLANEACIÓN
Artículo 30 de la Ley 2056 de 2020



8. RESULTADOS Y PRODUCTOS ESPERADOS

RESULTADOS

Resultado 1. Red vial mejorada

Resultado 2. Banco de maquinaria adquiridas

Resultado 3. Creación y consolidación de cooperativas

PRODUCTOS				
Código Producto	Producto	Medido a través de	Indicador de producto	Unidad de medida
	Red vial mejorada	Kilómetros de vías	120	Kilómetro
	Banco de maquinaria adquiridas	Número de máquinas	50	Número
	Creación y consolidación de cooperativas	Número de cooperativas	4	Número

