

NOMBRE DEL PROYECTO: PROGRAMA DE SEGURIDAD EN CARRETERAS NACIONALES

Daniel Andrés García Arizabaleta

Instituto Nacional de Vías
Director General
Transversal 45 No. 26 - 60
Telefono: (057) 383 10 60 / 61 / 62
Fax: (057) 428 03 45
e- mail: dgarcia@invias.gov.co
Bogotá D.C.
Colombia

RESUMEN

El Instituto Nacional de Vías, en coordinación con los Ministerios de Defensa Nacional y de Transporte, han venido desarrollando desde finales del año 2.002 el denominado “Programa de Seguridad en Carreteras Nacionales”, como una de las estrategias que a nivel macro fueron trazadas dentro del marco de la política de SEGURIDAD DEMOCRÁTICA implementada por el Gobierno Nacional, a partir de la asunción a la Presidencia de la República del Dr. ALVARO URIBE VELEZ, en agosto de 2.002, pretendiendo, como objetivos principales, garantizar el derecho a la libre circulación de personas por el territorio nacional, incentivar el intercambio comercial entre las Regiones, reactivar el turismo y permitir el transporte de pasajeros, carga y mercancías, desde y hacia los principales puertos que comunican al país con el exterior, movilización que se había visto limitada por la presencia en la vía de actores armados al margen de la Ley, de diversa naturaleza, en la mayor parte del país, incluso en áreas aledañas a las ciudades capitales de Departamento, entre ellas, Bogotá, Cali, Medellín y Cartagena, por citar algunas de las más importantes.

PALABRAS CLAVE: Seguridad, bienestar, interconexión.

1. INTRODUCCIÓN

El Instituto Nacional de Vías, en coordinación con los Ministerios de Defensa Nacional y de Transporte, ha venido desarrollando desde el año 2002 el “Programa de Seguridad en Carreteras Nacionales”, como una de las estrategias que se encuentran enmarcadas dentro de la Política de Seguridad Democrática implementada por el Gobierno Nacional.

Esta estrategia se crea con el fin de mitigar los problemas de seguridad que se venían presentando en las carreteras nacionales, razón por la cual se hizo necesario establecer una serie de políticas encaminadas a ofrecer a los usuarios del sistema vial, tanto en las ciudades como fuera de ellas, las condiciones para poder movilizarse en forma segura, sin las amenazas y sin los ataques de los grupos insurgentes ni de la delincuencia común.

En la década de los 90, el orden público afectó las condiciones de tránsito de los vehículos, y se detectaron reducciones en los flujos vehiculares en las carreteras del país del orden del 20%, como consecuencia de la falta de seguridad que hay en las vías del país. Así mismo, esos problemas afectaban las condiciones de tránsito de los vehículos a lo largo de la red vial nacional urbana y rural, y factores como la piratería terrestre, las acciones de los grupos subversivos como pescas milagrosas, taponamiento de vías, destrucción de infraestructura, quema de vehículos, y las movilizaciones y las protestas, han generado grandes perjuicios en el transporte de personas y mercancías con las consecuencias económicas en la economía del país.

2. DESCRIPCIÓN

El Gobierno Nacional ante los problemas de inseguridad que se estaban presentando en la Red Vial Nacional ha venido trazando políticas y diseñando estrategias para el cumplimiento de los objetivos en el Plan Sectorial, con el fin de impulsar, controlar y

garantizar la seguridad de los diferentes modos de transporte, buscando brindar óptimas condiciones de transitabilidad y seguridad para los usuarios de las carreteras colombianas, con especial atención de los Corredores Viales críticos por la mayor incidencia de accidentes, así como de acciones de grupos subversivos y piratería terrestre.

El Programa de Seguridad en Carreteras Nacionales fortalece y apoya con recursos financieros y logísticos a las Autoridades y Entidades que tienen presencia sobre la infraestructura de transporte en las vías primarias de la Red Vial Nacional, para que éstas puedan garantizar condiciones de transitabilidad y seguridad para los usuarios. Actualmente se tiene presencia de la fuerza pública en 11.648 kms de los 16.000 kms que conforman la red Vial Nacional y la meta para el 2010, es llegar al 100% de cobertura de la Red.

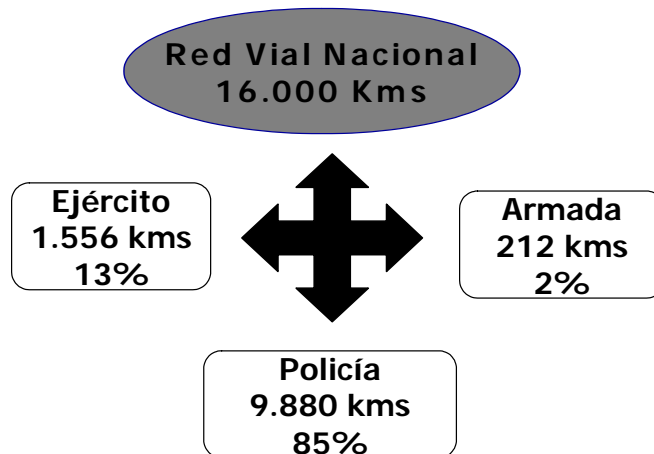


Figura 1. Distribución de kilómetros cubiertos por el PSCN.

3. OBJETIVOS DEL PROYECTO

3.1 Objetivo general.

Garantizar las condiciones de seguridad que permitan la libre circulación y transitabilidad de los usuarios de las carreteras primarias de la Red Vial Nacional, de acuerdo con las políticas trazadas por el Gobierno Nacional en este tema, procurando disminuir los índices de accidentalidad y de delincuencia.

3.2 Objetivos específicos.

- Garantizar la seguridad a los usuarios de la infraestructura de transporte, neutralizando y contrarrestando las acciones de los grupos e individuos al margen de la ley.
- Establecer la política y definir los principales Programas a desarrollar para reducir los índices de accidentalidad en las carreteras Colombianas.
- Fortalecer los sistemas de información, equipos y soporte informático, implementar el sistema de comunicaciones y monitoreo satelital y realizar las adecuaciones físicas necesarias, que permitan tener un soporte de alta tecnología para el desarrollo de programas preventivos de seguridad en el transito de vehículos y personas por las carreteras del país.
- Fortalecer la participación del sector transportador en el desarrollo de programas de seguridad y reducción de la accidentalidad en carretera.

- Establecer el procedimiento y mecanismos para la administración eficiente y transparente de los recursos para el desarrollo del Programa
- Apoyar la ejecución de los planes y programas a través del reclutamiento o vinculación del personal profesional y técnico especializado para el desarrollo del Proyecto.

4. ESTRATEGIAS

Con el fin de dar cumplimiento a los objetivos planteados se desarrollan las siguientes estrategias, las cuales se desarrollan a través de las tres fuerzas que interactúan en el programa Policía de Carreteras, Ejército y Armada:

4.1 Centro de Información Estratégica Vial CIEV.



Figura 2. Centro de Información Estratégica Vial.

Oficina especializada dotada con recursos tecnológicos que permite capturar información a nivel nacional, en forma eficiente y oportuna para garantizar la intervención del Estado frente a las acciones de prevención y reacción. El Centro opera en forma permanente las 24 horas del día con el apoyo de personal capacitado y especializado del Ministerio de Defensa: Ejército Nacional, Armada Nacional y Policía de Carreteras.

4.2 Monitoreo Vehicular.

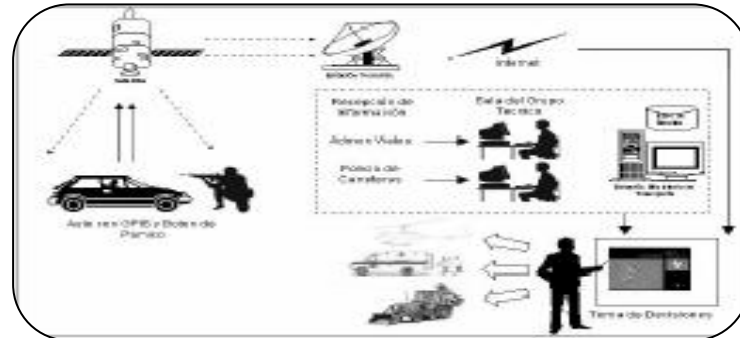


Figura 3. Esquema monitoreo satelital

Estrategia que apoya las labores de inteligencia para prevenir eventos en la Red Vial Nacional operados por miembros de los cuerpos de seguridad del estado ejerciendo la vigilancia, monitoreo e inteligencia permanente en las carreteras nacionales. En esta estrategia intervienen 580 vehículos, equipados con un sistema de monitoreo satelital y un sistema de alarma y envío de mensajes, mediante los cuales se informa al Centro de Información Estratégico Vial acerca de las diferentes novedades que se presentan en las vías, ya sea de orden publico o de accidentes.

4.3 Grupos Unir (Unidades de Reacción Inmediata).



Figura 4. Unidad de reacción inmediata

Estrategia que permite aumentar la capacidad de presencia de la Fuerza Pública conformando escuadrones motorizados de Policía de Carreteras con el fin de ejercer un control permanente sobre la Red Vial Nacional, mejorando la reacción, maniobrabilidad y tiempo de respuesta.

4.4 Plan Meteoro.



Figura 5. Grupo meteoro

Estrategia compuesta por compañías motorizadas de control vial operadas por el Ejército y la Armada Nacional, las cuales responden de manera inmediata a las alarmas generadas por el sistema de monitoreo y cooperación ciudadana, frente a la inminencia o la ejecución de acciones subversivas.

4.5 Unidades Judiciales.



Figura 6. Unidad Judicial

Estrategia compuesta por vehículos tipo buseta que cuentan con tecnología de comunicaciones, software y bases de datos que apoyan a la Fuerza Pública en la realización de retenes de control, aprehensión de personas, inmovilización de vehículos y retención de mercancías ilegales, mediante la acción inmediata de judicialización de los diferentes eventos que ocurren en la Red Vial Nacional.

4.6 Red de Cooperantes e Informantes Viales RECVI.



Figura 7. Red de cooperantes

Estrategia de participación ciudadana cuyo objetivo es obtener información proveniente de redes empresariales y la ciudadanía referente a irregularidades que se presenten en las carreteras nacionales durante las 24 horas del día. Así como tener acceso oportuno a información de alto contenido que puedan generar acciones de inteligencia prevención y seguimiento, mediante la implantación de la Red de Información de Ciudadanos.

5. FINANCIACIÓN E INVERSIÓN EJECUTADA

El Programa de Seguridad en Carreteras se financia con \$235 de cada peaje que se recauda en las vías nacionales, tasa que se establece anualmente mediante una

resolución que expide el Ministerio de Transporte en la que se fijan los precios de los peajes.

La inversión ejecutada por el Programa de Seguridad en Carreteras Nacionales P.S.C.N. en el periodo 2002 – 2007 asciende a \$ 157.507'288.440, como se presenta a continuación discriminada por cada una de las fuerzas.

Tabla 1. Ejecución de la inversión por fuerzas 2002 – 2007

EJECUCIÓN DE LA INVERSIÓN PERIODO 2002 - 2007 (Cifras en pesos corrientes)						
ITEM	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Policía de Carreteras	6.577.048.799	582.758.333	28.619.424.706	8.018.778.938	4.787.989.671	7.901.694.896
Ejercito	2.617.624.454	81.000.000	5.496.328.858	2.122.306.950	3.703.566.614	4.123.024.196
Armada	0	0	5.674.269.611	441.760.000	1.854.269.216	1.955.384.987
Sostenibilidad	2.639.548.123	6.079.551.983	16.605.884.932	15.143.895.072	14.650.616.627	17.830.561.474
TOTAL	11.834.221.376	6.743.310.316	56.395.908.107	25.726.740.960	24.996.442.127	31.810.665.553

Fuente: Coordinación Administrativa y Financiera Programa de Seguridad en Carreteras Nacionales

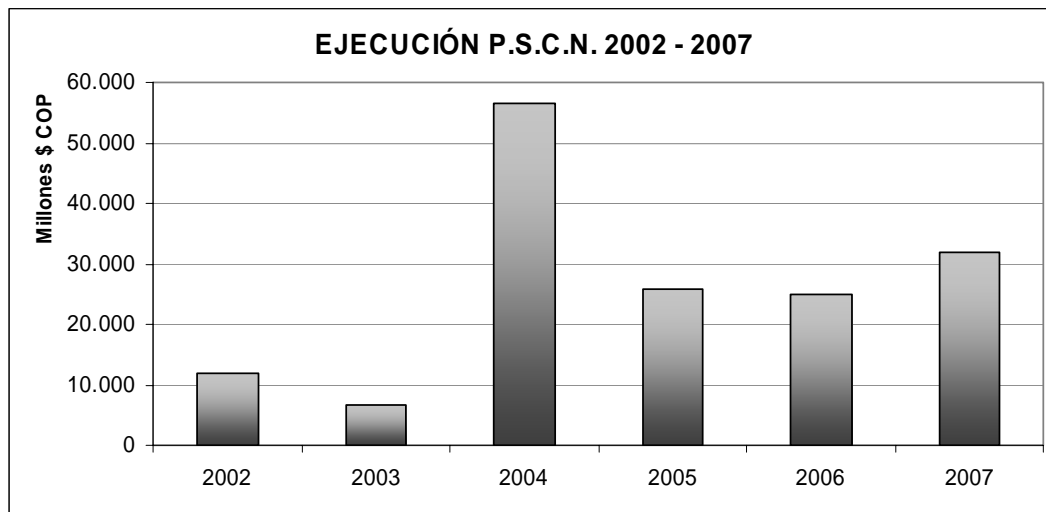


Figura 8. Ejecución de la inversión por fuerzas 2002 – 2007

6. RESULTADOS DEL PROGRAMA

Con la ejecución del Programa de Seguridad en Carreteras Nacionales, se han logrado obtener importantes resultados entre 2002 y 2007 respecto al incremento de la movilidad, disminución de los eventos de orden público entre otros, como se puede apreciar a continuación:

6.1 Movilidad.

Este resultado se mide por el número de vehículos que transitan por el territorio nacional en cada vigencia y se controla a través del recaudo de peajes concesionados y propios.



Figura 9. Movilidad carreteras nacionales 2002 – 2007

La movilidad en las carreteras nacionales ha tenido un incremento entre el año 2002 y el 2007 de 42.655 vehículos, teniendo un promedio anual de crecimiento del 6%.

6.2 Criminalidad (Secuestros).

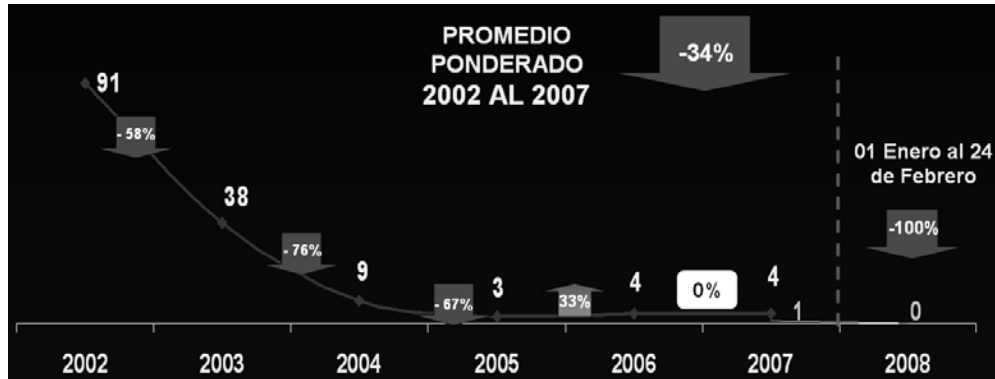


Figura 10. Comportamiento del índice de secuestros

La criminalidad representada en los secuestros en carreteras nacionales ha tenido una disminución significativa, pasando de 91 secuestros en las carreteras en el 2002 a 4 en el último año, lo cual se representa en una disminución del 95.6%.

6.3 Criminalidad (piratería terrestre).

La criminalidad representada en la piratería terrestre ha tenido una disminución, pasando de tener aproximadamente 1500 eventos en 2002 y 2003 a tener solamente 565 en el 2007, reflejando así una disminución del 64.2%.

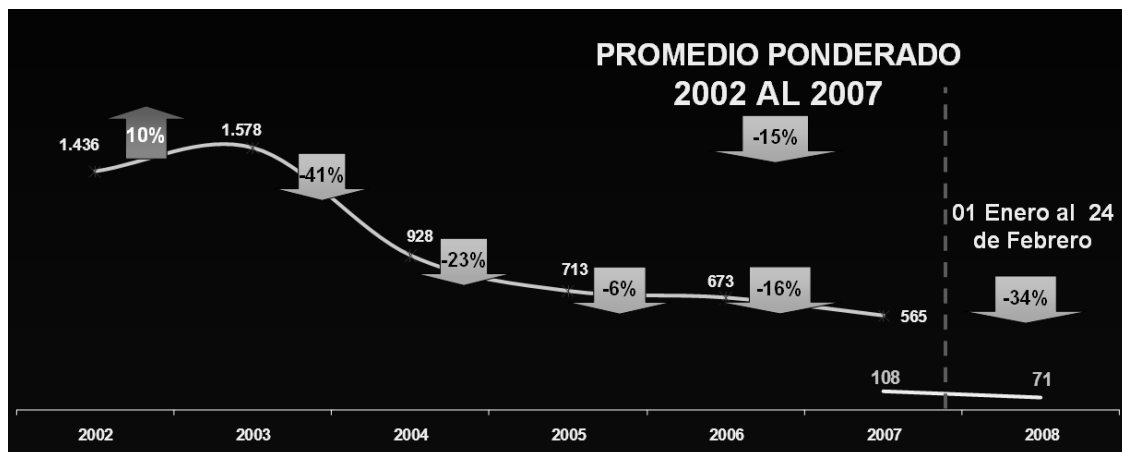


Figura 11. Comportamiento de la piratería terrestre

6.4 Eventualidad (Orden público).

El orden público es un indicador de gran importancia para el turismo y el transporte de carga por carretera; observamos en la siguiente figura como los bloqueos, retenes ilegales, enfrentamientos, artefactos explosivos, emboscadas y vehículos incinerados sobre la malla vial nacional, han disminuido considerablemente, pasando de 348 eventos en el 2002 a 25 en el 2007. Reflejando así una disminución del 92.8%.



Figura 12. Comportamiento de orden público 2002 – 2007

6.5 Accidentalidad

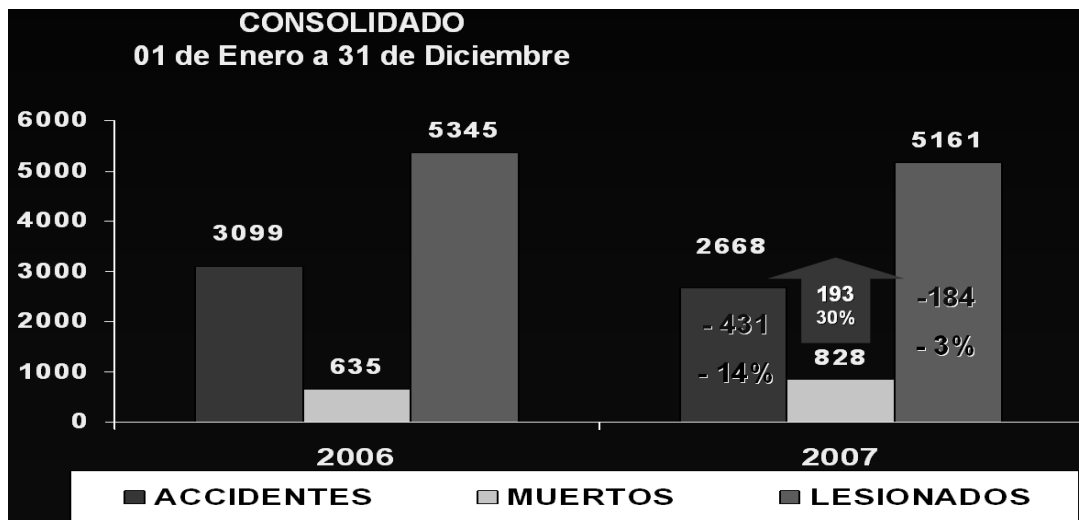


Figura 13. Índices de accidentalidad 2006 – 2007

Por medio del seguimiento realizado a los diferentes eventos de seguridad vial que se han presentado, se han establecido para el 2008 los riesgos que presentan mayor frecuencia en la accidentalidad vial.

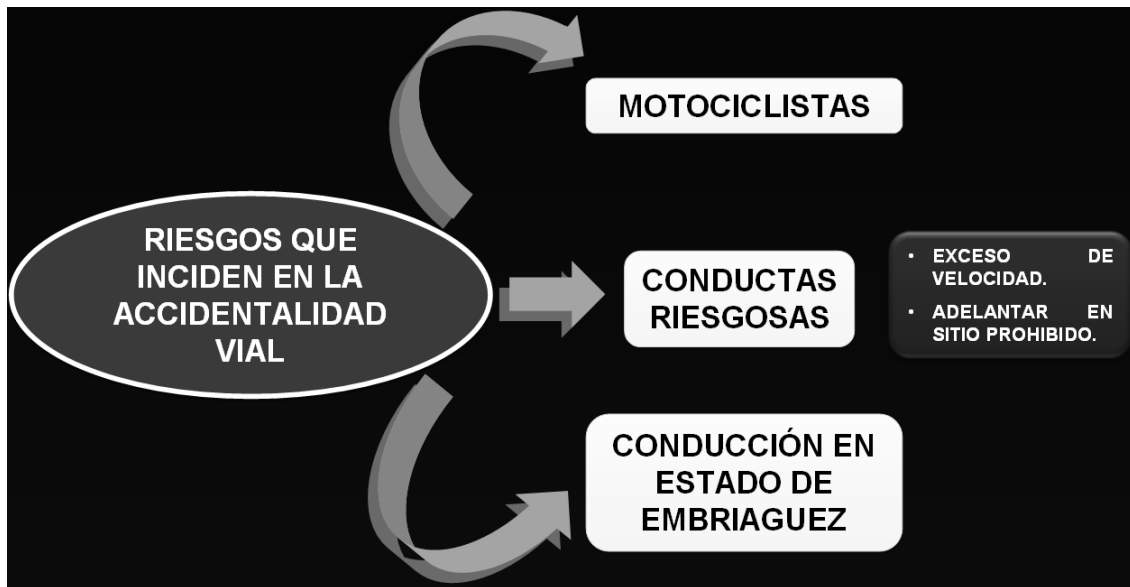


Figura 14. Esquema de riesgos

Con el fin de reducir los riesgos que inciden sobre la accidentalidad, se plantearon acciones preventivas, de control y de regulación como las que se establecen a continuación:

Acciones Preventivas:

- Establecer mecanismos de mejoramiento de manejo de la información de accidentalidad.
- Campañas de sensibilización y pedagogía.
- Señalización.
- Capacitación usuarios.
- Identificación comunidades inseguras y usuarios vulnerables.
- Capacitación del personal.

Acciones de Control:

- Aplicación de la norma.
- Apoyo autoridades administrativas y judiciales (fiscalía, organismos de tránsito).
- Investigación e intervención (vigilancia epidemiológica).
- Control riguroso a infracciones prioritarias causales de siniestralidad.
- Ejecución de planes especiales por objetivos.

Acciones de regulación - Mediante planes y programas de intervención en la movilidad:

- Conocer accidentes de tránsito con homicidio y lesionados
- Conocer choques simples.
- Conocer infracciones de tránsito
- Regular flujo vehicular en planes éxodo y retorno.
- Inmovilización de vehículos

6.6 Ocupación hotelera

Debido al fortalecimiento de las políticas de seguridad vial, las cuales condujeron al aumento en la movilidad en las carreteras nacionales, se identificó un incremento sostenido promedio de 4.9% en la ocupación hotelera del país. Aportando al fomento del turismo a nivel nacional.

Tabla 3. Ocupación hotelera 2001 - 2007

COMPORTAMIENTO OCUPACION HOTELERA						
PERIODO 2001 – 2007						
2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
43,20%	43,40%	49,10%	51,20%	54,10%	56,40%	57,30%

Fuente: Asociación Hotelera de Colombia

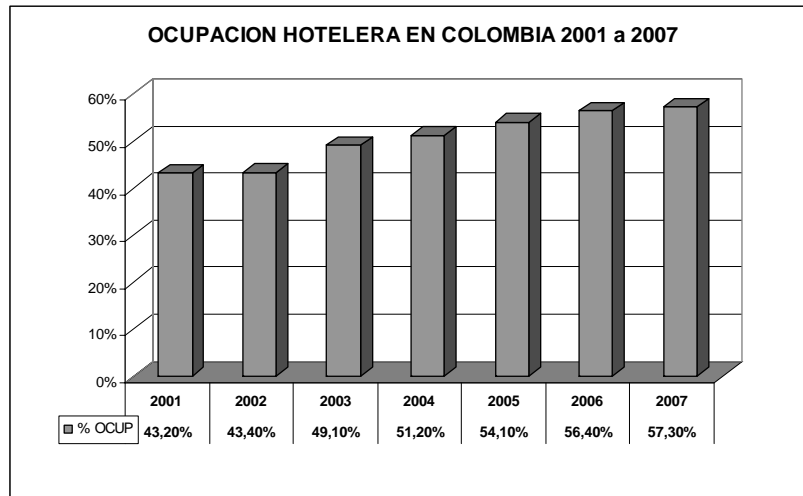


Figura 15. Ocupación Hotelera 2001 – 2007

7. RESULTADOS OPERATIVOS

7.1 Capturas.

Dentro de los resultados operativos se tuvo un aumento del 30.9% en el número de capturas, equivalente a 927 personas capturadas del 2006 al 2007. Con estos resultados se evidencia la eficiencia en los procesos de seguimiento y control adelantados por la fuerza.

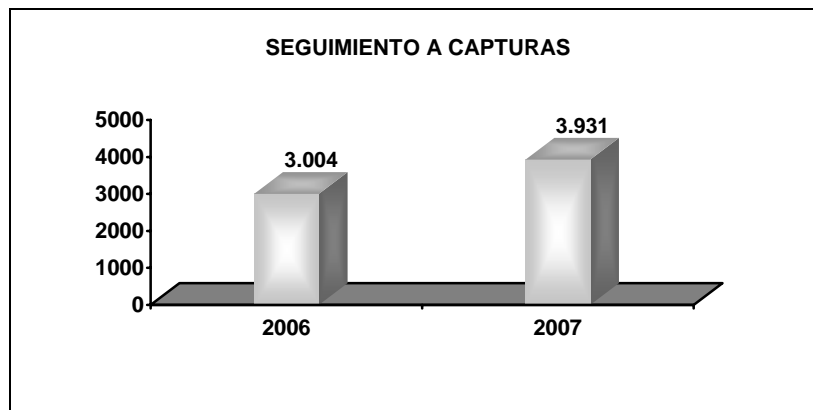


Figura 16. Comparativo capturas 2006 – 2007

7.2 Bienes e insumos recuperados.

Dentro de los resultados de las estrategias de seguridad vial se encuentran los bienes e insumos incautados o recuperados por las fuerzas. En los siguientes cuadros comparativos de los años 2006 y 2007 se observan los resultados favorables de los esfuerzos dirigidos por el programa de seguridad vial.

- **Mercancía y dinero recuperado**

Tabla 4. Consolidado de mercancía y dinero recuperado 2006 – 2007

CONSOLIDADO MERCANCIA Y DINERO RECUPERADOS 2006 – 2007				
ITEM	2006	2007	VR. ABSOLUTO	VR. RELATIVO
Dinero	1.103	2.274	1.171	106.2%
Mercancía	35.011	63.988	28.977	82.8%

Fuente: Centro de Información Estratégico Vial

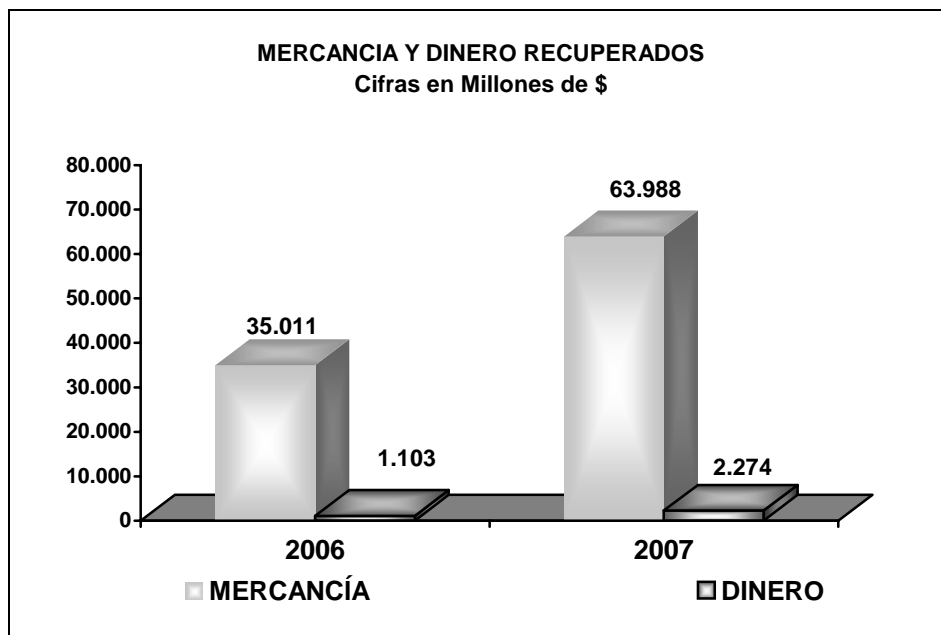


Figura 17. Mercancía y dinero recuperado 2006 – 2007

- **Combustible e insumos incautados**

Tabla 5. Combustible e insumos incautados 2006 – 2007

CONSOLIDADO COMBUSTIBLE E INSUMOS LIQUIDOS 2006 – 2007				
ITEM	2006	2007	VR. ABSOLUTO	VR. RELATIVO
Combustible	160.037	134.819	-25.218	- 15.8%
Insumos	95.915	39.332	-53.583	-59%

Fuente: Centro de Información Estratégico Vial

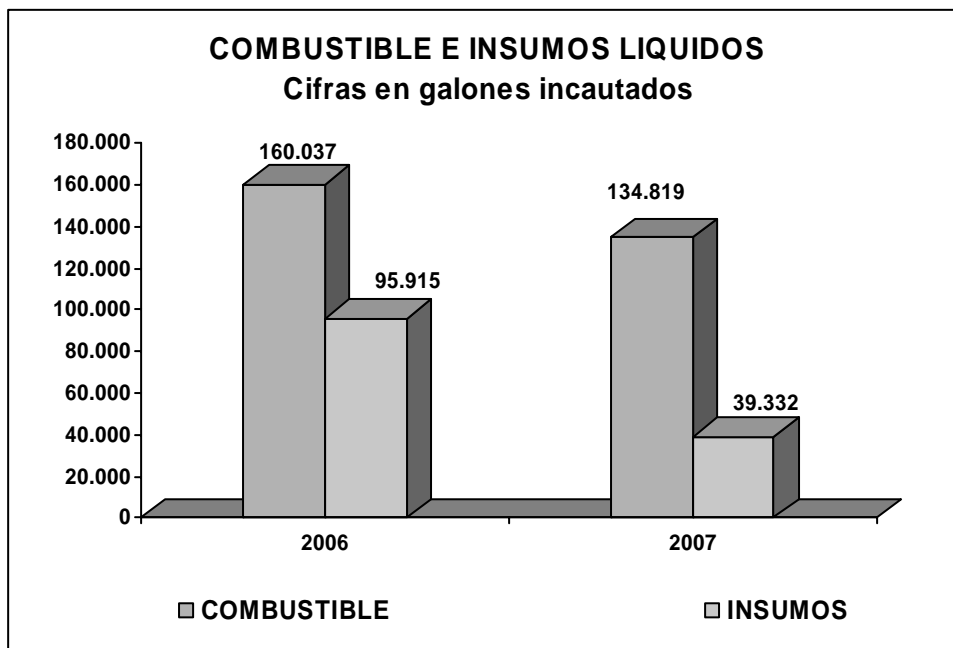


Figura 18. Combustible e insumos incautados 2006 – 2007

- Vehículos inmovilizados y recuperados

Tabla 6. Vehículos inmovilizados y recuperados 2006 – 2007

CONSOLIDADO COMBUSTIBLE E INSUMOS LIQUIDOS 2006 – 2007				
ITEM	2006	2007	VARIACION	PORCENTAJE
Inmovilizados	6.617	5.082	-1.535	- 23.2%
Recuperados	410	528	118	28.8%

Fuente: Centro de Información Estratégico Vial

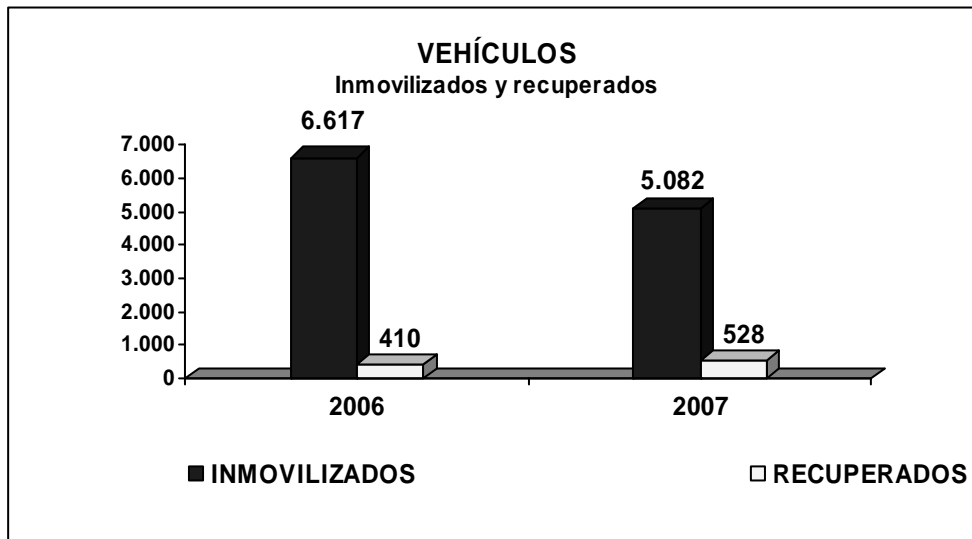


Figura 19. Vehículos inmovilizados y recuperados 2006 – 2007

Con la implementación del programa de seguridad vial se ha obtenido en general una mejoría en los indicadores viales, como se refleja en los datos anteriores. Esto ha contribuido a la dinamización de la economía; reactivando el turismo y permitiendo el transporte de pasajeros, carga y mercancías, desde y hacia los principales puertos que comunican al país con el exterior.