



CONTENIDO

- I. Introducción.
- II. Propósito.
- III. Alcance.
- IV. Normatividad y otros documentos externos.
- V. Definiciones.
- VI. Matriz de responsabilidades.
- VII. Consideraciones generales.
 - 1. Conocimiento de la entidad.
 - 2. Lineamientos de la política de administración de riesgos.
 - 3. Establecimiento del contexto.
 - 3.1 Contexto interno.
 - 3.2 Contexto externo.
 - 3.3 Contexto de procesos.
 - 3.4 Identificación de activos.
 - 4. Identificación de riesgos.
 - 4.1 Técnicas para la identificación de riesgos.
 - 4.2 Tipología de riesgos.
 - 5. Valoración de riesgos.
 - 5.1 Análisis de riesgos.
 - 5.2 Evaluación de riesgos.
 - 5.2.1 Análisis preliminar (riesgo inherente).
 - 5.2.2 Valoración de los controles.
 - 5.2.3 Niveles de riesgo (riesgo residual).
 - 5.2.4 Niveles de aceptación del riesgo.
 - 5.2.5 Niveles para calificar la probabilidad.
 - 5.2.6 Niveles para calificar el impacto.
 - 5.2.7 Tratamiento de riesgos.
 - 5.3 Monitoreo y revisión.
 - 5.4 Seguimiento.
 - 5.4.1 Reportes periódicos.
 - 6. Comunicación y consulta.
- Anexo 1. Contexto de la entidad.

POLÍTICA DE GESTIÓN INTEGRAL DEL RIESGO

MINISTERIO DE TRANSPORTE

I. Introducción

Dentro de la política de gestión integral del riesgo, el Ministerio de Transporte ha considerado los lineamientos establecidos dentro del Modelo Integrado de Planeación y Gestión, (MIPG), en la aplicación de la Guía para la administración del riesgo y el diseño de controles de entidades públicas, expedida por la Función Pública. Esta guía considera e integra los riesgos de gestión, corrupción y seguridad de la información, entre otros.

Esta guía define la Gestión Integral del Riesgo como un conjunto de actividades que permite identificar, analizar, valorar, monitorear, controlar y realizar seguimiento a los posibles eventos considerados como riesgos potenciales, que de materializarse cualquiera de ellos, podrían afectar los resultados esperados en cada uno de los procesos; se considera como riesgos todas las acciones realizadas u omitidas que puedan poner en peligro el cumplimiento de los objetivos estratégicos de la entidad.

Dentro de la política de la administración de riesgos se incluye el contexto estratégico, la identificación, análisis y valoración del riesgo para finalmente comunicarla.



II. Propósito

Establecer los parámetros necesarios para una adecuada administración de los riesgos de gestión, seguridad de la información y corrupción, teniendo en cuenta que en ésta última categoría se incluyen los riesgos de soborno como una modalidad de corrupción, de acuerdo con las metodologías vigentes para la identificación, análisis, valoración, trazabilidad, registro, monitoreo y evaluación.

III. Alcance

La política de administración del riesgo tendrá aplicación a todos los procesos establecidos para el Ministerio de Transporte, de igual forma será aplicada a las acciones ejecutadas en el ejercicio de sus funciones por los funcionarios y contratistas del Ministerio de Transporte.



Los riesgos estarán asociados a la metodología establecida por el Departamento Administrativo de la Función Pública, a través de la guía para la administración del riesgo y el diseño de controles en entidades públicas, adoptadas para los procesos definidos en el Sistema de Gestión Integrado del Ministerio de Transporte.

IV. Normatividad y otros documentos externos

- Ley 87 de 1993 “Por la cual se establecen normas para el ejercicio del control interno en las entidades y organismos del Estado y se dictan otras disposiciones” (Artículo 2, literal f).
- Decreto 1537 de 2001 “Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 87 de 1993 en cuanto a elementos técnicos y administrativos que fortalezcan el sistema de control interno de las entidades y organismos del Estado” (Artículo 4º).
- Norma Técnica ISO 31000:2018 - GESTIÓN DEL RIESGO, PRINCIPIOS Y DIRECTRICES
- Ley 1474 de 2011 “Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública”- Estatuto Anticorrupción (Artículo 73).
- Decreto 2641 de 2012 “Por el cual se reglamentan los artículos 73 y 76 de la Ley 1474 de 2011”
- “Estrategias para la construcción del Plan Anticorrupción Y Atención Al Ciudadano”. Secretaria de Transparencia de la Presidencia de la República.
- Ley 1712 de 2014 “Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones”.
- Guía No.3 GUÍA PRÁCTICA PARA LA ELABORACIÓN DE LINEAMIENTOS ANTI-SOBORNO EN ENTIDADES PÚBLICAS, suministrada por Función Pública.
- Decreto 124 de 2016 “Por el cual se sustituye el Título IV de la Parte 1 del Libro 2 del Decreto 1081 de 2015, relativo al “Plan Anticorrupción y de Atención al Ciudadano”.
- Decreto 1499 de 2017 “Por medio del cual se modifica el Decreto 1083 de 2015, Decreto único Reglamentario del Sector Función Pública, en lo relacionado con el Sistema de Gestión establecido en el artículo 133 de la Ley 1753 de 2015”.

V. Definiciones

- **Administración del Riesgo:** Conjunto de elementos que le permiten a la entidad identificar, evaluar y gestionar aquellos eventos negativos, tanto internos como externos, que puedan afectar o impedir el logro de su objetivos institucionales.
 - **Análisis del Riesgo:** Busca establecer la probabilidad de ocurrencia del riesgo y sus consecuencias o impacto, con el fin de estimar la zona de riesgo inicial (Riesgo inherente).



- **Causa:** todos aquellos factores internos y externos que solos o en combinación con otros, pueden producir la materialización de un riesgo.
- **Consecuencia:** los efectos o situaciones resultantes de la materialización del riesgo que impactan en el proceso, la entidad, sus grupos de valor y demás partes interesadas. Resultado o impacto de un evento.
- **Control automático:** Utilizan herramientas tecnológicas como sistemas de información o software que permiten incluir contraseñas de acceso, o con controles de seguimiento a aprobaciones o ejecuciones que se realizan a través de éste, generación de reportes o indicadores, sistemas de seguridad con scanner, sistemas de grabación, entre otros.
- **Control Correctivo:** No prevén que un evento suceda, pero permiten enfrentar la situación una vez se ha presentado. Ejemplo: pólizas de seguro y otros mecanismos de recuperación de negocio o respaldo, que permiten volver a recuperar las operaciones.
- **Control Detectivo:** Permiten registrar un evento después de que ha sucedido. Ejemplo: registro de las entradas de todas las actividades llevadas a cabo en el sistema de información, traza de los registros realizados, de las personas que ingresaron, entre otros.
- **Control Manual:** Políticas de operación aplicables, autorizaciones a través de firmas o confirmaciones vía correo electrónico, archivos físicos, consecutivos, listas de chequeo, controles de seguridad con personal especializado, entre otros.
- **Control Preventivo:** Evitan que un evento suceda. Frecuencia o Factibilidad.
- **Evento:** Ocurrencia o cambio de un conjunto particular de circunstancias.
- **Impacto:** se entiende como las consecuencias que puede ocasionar a la organización la materialización del riesgo. las consecuencias que puede ocasionar a la Entidad la materialización del riesgo.
- **Línea de defensa:** define la responsabilidad de la gestión del riesgo y su control.
- **Mapa de Riesgos:** Documento con la información resultante de la gestión del riesgo
- **Monitorear:** Verificar, supervisar, observar críticamente o medir regularmente el progreso de una actividad, una acción o un sistema para identificar los cambios en el nivel de desempeño requerido o esperado.
- **Política de Administración del Riesgo:** Establece los principios básicos y el marco general de actuación para el control y la gestión de los riesgos de toda naturaleza a los que se enfrenta la entidad.
- **Probabilidad:** se entiende como la posibilidad de ocurrencia del riesgo. Esta puede ser medida con criterios de frecuencia o factibilidadPosibilidad de ocurrencia del riesgo.
- **Riesgo:** Efecto de la incertidumbre sobre los objetivos¹
- **Riesgo inherente:** es aquel al que se enfrenta una entidad en ausencia de acciones de la dirección para modificar su probabilidad de impacto.
- **Riesgo residual:** nivel de riesgo que permanece luego de tomar sus

¹ GUIA TECNICA COLOMBIANA 137-Gestion del Riesgo Vocabulario

Avenida La Esperanza (Calle 24) No. 62-49, Complejo Empresarial Gran Estación II, Costado Esfera, Pisos 9 y 10, Bogotá Colombia.

Teléfonos: (57+1) 3240800 (57+1) 6001242

<http://www.mintransporte.gov.co> – PQRS-WEB: <http://gestiondocumental.mintransporte.gov.co/pqr/>

Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., línea Gratuita Nacional 018000112042. Código Postal 111321

correspondientes medidas de tratamiento.

VI. Matriz de responsabilidades

Frente a la gestión integral del riesgo, el Ministerio de transporte ha definido en las líneas de defensa establecidas en el Modelo Integrado de Planeación y Gestión, los responsables y sus responsabilidades.

Líneas de Defensa	Responsable	Responsabilidad frente al riesgo
Estratégica	Ministro Viceministros Directivos Jefes de Oficinas	<ul style="list-style-type: none"> Establecer la Política de Gestión Integral de Riesgos y asegurarse de su permeabilización en todos los niveles del Ministerio de Transporte, de tal forma que se conozcan claramente los niveles de responsabilidad y autoridad que posee cada una de las líneas de defensa frente a la gestión del riesgo, a través de la participación activa en el Comité de Control Interno y en los Comités institucionales de Gestión y Desempeño.
Primera Línea	Líderes de Proceso	<ul style="list-style-type: none"> Identificar y valorar los riesgos que pueden afectar los programas, proyectos, planes y procesos a su cargo y actualizarlo cuando se requiera. Definir, aplicar y hacer seguimiento a los controles para mitigar los riesgos identificados alineado con las metas y objetivos de la entidad y proponer mejoras a la gestión del riesgo en su proceso. Supervisar la ejecución de los controles aplicados por el equipo de trabajo en la gestión del día a día, detectar las deficiencias de los controles y determinar las acciones de mejora a que haya lugar. Desarrollar ejercicios de autoevaluación para establecer la eficiencia, eficacia y efectividad de los controles. Informar a la oficina Asesora de planeación (segunda línea) sobre los riesgos materializados en los programas, proyectos, planes y/o procesos a su cargo. Reportar en el Sistema Integrado de Gestión los avances y evidencias de la gestión de los riesgos a cargo del proceso asociado.
Segunda Línea	Oficina Asesora de Planeación	<ul style="list-style-type: none"> Asesorar a la línea estratégica en el análisis del contexto interno y externo, para la definición de la política de riesgo, el establecimiento de los niveles de impacto y el nivel de aceptación del riesgo. Consolidar el Mapa de riesgos institucional (riesgos de mayor criticidad frente al logro de los objetivos) y presentarlo para análisis y seguimiento ante el Comité Institucional de Gestión y Desempeño. Realizar el seguimiento a la eficacia de los controles en las áreas identificadas en los diferentes niveles de operación de la entidad. Acompañar, orientar y entrenar a los líderes de procesos en la identificación, análisis y valoración del

Avenida La Esperanza (Calle 24) No. 62-49, Complejo Empresarial Gran Estación II, Costado Esfera, Pisos 9 y 10, Bogotá Colombia.
Teléfonos: (57+1) 3240800 (57+1) 6001242

<http://www.mintransporte.gov.co> – PQRS-WEB: <http://gestiondocumental.mintransporte.gov.co/pqr/>

Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., línea Gratuita Nacional 018000112042. Código Postal 111321



Líneas de Defensa	Responsable	Responsabilidad frente al riesgo
		<p>riesgo.</p> <ul style="list-style-type: none">• Monitorear los controles establecidos por la primera línea de defensa acorde con la información suministrada por los líderes de procesos.• Supervisar en coordinación con los demás responsables de esta segunda línea de defensa que la primera línea identifique, evalúe y gestione los riesgos y controles para que se generen acciones.• Evaluar que los riesgos sean consistentes con la presente política de la entidad y que sean monitoreados por la primera línea de defensa.• Promover ejercicios de autoevaluación para establecer la eficiencia, eficacia y efectividad de los controles.• Identificar cambios del riesgo en la entidad, especialmente en aquellos riesgos ubicados en zona baja.
Segunda Línea	Líderes de Proceso	<ul style="list-style-type: none">• Monitorear los riesgos identificados y controles establecidos por la primera línea de defensa acorde con la estructura de los temas a su cargo• Reportar a la Oficina Asesora de Planeación a través del SGI, el seguimiento efectuado al mapa de riesgos a su cargo y proponer las acciones de mejora a que haya lugar.• Acompañar, orientar y entrenar a los líderes de procesos en la identificación, análisis, y valoración del riesgo y definición de controles en los temas a su cargo y con enfoque en la prevención del daño antijurídico• Supervisar que la primera línea de defensa identifique, evalúe y gestione los riesgos en los temas de su competencia.
Tercera Línea	-Oficina de Control interno interno, -Líderes de los procesos	<ul style="list-style-type: none">• Proporcionar aseguramiento objetivo sobre la eficacia de la gestión del riesgo y control, con énfasis en el diseño e idoneidad de los controles establecidos en los procesos.• Proporcionar aseguramiento objetivo en las áreas identificadas no cubiertas por la segunda línea de defensa.• Asesorar de forma coordinada con la Oficina de Planeación, a la primera y segunda línea de defensa en la identificación de los riesgos institucionales y diseño de controles.• Recomendar mejoras a la política de administración del riesgo.
	Funcionarios Y Contratistas	Cumplir las directrices relacionadas con la Administración del Riesgo e Incorporarlas en el desarrollo de sus actividades.

VII. Consideraciones generales

Avenida La Esperanza (Calle 24) No. 62-49, Complejo Empresarial Gran Estación II, Costado Esfera, Pisos 9 y 10, Bogotá Colombia.
Teléfonos: (57+1) 3240800 (57+1) 6001242

<http://www.mintransporte.gov.co> – PQRS-WEB: <http://gestiondocumental.mintransporte.gov.co/pqr/>

Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., línea Gratuita Nacional 018000112042. Código Postal 111321

1. Conocimiento de La Entidad

- Misión

Somos una Entidad del orden Nacional encargada de garantizar el desarrollo y mejoramiento del transporte, tránsito y su infraestructura, de manera integral, competitiva y segura, buscando incrementar la competitividad del país, con tecnología y recurso humano comprometido y motivado.

- Visión

Ser un Ministerio confiable que conecte al país, generando competitividad y movilidad sostenible para todos.

- Objetivos estratégicos

- Promover e incentivar la legalidad, el emprendimiento y la integración de todos los actores y modos de transporte para el desarrollo social y económico del país.
- Promover y liderar el desarrollo sostenible e incluyente de una infraestructura inteligente, que mejore la calidad de vida y competitividad del país.
- Fortalecer la capacidad de gestión institucional
- Generar datos e información de calidad para el desarrollo de política pública.

- Planeación Institucional

El Ministerio de Transporte enfoca su estrategia desplegando su plataforma estratégica, (Valores, Misión, Visión) y objetivos estratégicos, desde una evaluación de ¿Dónde estamos? (Misión), considerando los resultados del (PND), Plan Nacional de Desarrollo 2019-2022, la realidad política, social y económica del país y la realidad operativa, formula su estrategia teniendo como meta hacia ¿Dónde queremos llegar? (Visión), evaluando la capacidad interna esperada y la generación de resultados externos.

Para la operación de la estrategia a un nivel táctico se han formulado proyectos estratégicos como vehículos de la estrategia, los cuales cuentan con responsables, cronogramas, recursos, indicadores de avance e impacto y productos.

1. Lineamientos de la Política de Administración de Riesgos

En el Ministerio de Transporte establecemos los lineamientos que permitan la identificación, el análisis, la valoración y el tratamiento de los riesgos que pudieran

afectar la misión y el cumplimiento de los objetivos institucionales en el marco de los programas, proyectos, planes, procesos y productos), mediante:

- a) La identificación y documentación de riesgos de gestión (financieros, contractuales, jurídica, entre otros), corrupción y de seguridad digital en los programas, proyectos, planes y procesos.
- b) El establecimiento de acciones de control preventivas para los riesgos identificados.
- c) La actuación correctiva y oportuna ante la materialización de los riesgos identificados.

2. Establecimiento del Contexto

2.1 Contexto Interno

El Ministerio de Transporte realizó un análisis institucional interno, donde tuvo en cuenta las siguientes capacidades:

- **Gobierno Corporativo:** Son todas aquellas fortalezas y debilidades que tengan que ver con políticas, objetivos y estrategias, en temas como planeación, dirección, procesos de toma de decisiones, coordinación, comunicaciones y control.
- **Misionales:** Son todas aquellas relacionadas con los procesos del Ministerio, normas adoptadas por la entidad, riesgos, investigación y desarrollo, generación de confianza y valor público, al ciudadano. Relaciones con partes interesadas internas y gestión del conocimiento.
- **Tecnológica:** Son todos los aspectos relacionados con la infraestructura de sistemas y flujos de información. Por lo tanto, involucra infraestructura tecnológica (Hardware), acceso a la información, ubicación física de las instalaciones, nivel tecnológico, disponibilidad de software, etc.
- **Financiera:** Son todos los aspectos relacionados con las fortalezas y debilidades financieras en términos presupuestales y de recursos.
- **Talento Humano:** Se refiere a todas las fortalezas y debilidades relacionadas con el recurso humano e incluye estructura de la entidad, funciones y responsabilidades, cultura de la entidad, competencias como el nivel académico, experiencia técnica, estabilidad, así mismo se consideran temas como: rotación, absentismo, capacitación, programas de desarrollo, motivación, pertenencia, etc.

3.2 Contexto Externo

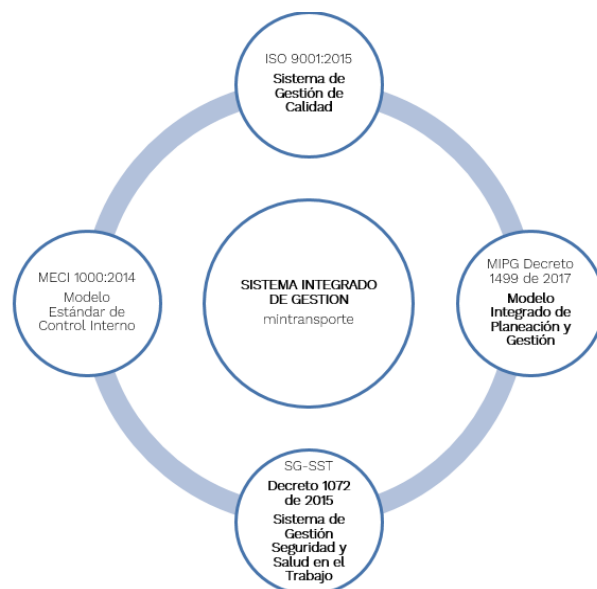
El Ministerio de Transporte realizó un análisis externo teniendo en cuenta el análisis del entorno del Sector Transporte, elaborado como bases para el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 donde tuvo en cuenta los siguientes factores:

- **Económicos:** Se analiza el comportamiento de la economía, la demanda de los bienes y especialmente de los servicios tanto a nivel nacional e internacional, en el sector Transporte, así como la asignación de recursos a la administración pública, frente a los requerimientos del funcionamiento e inversión del Ministerio para el logro de metas y objetivos.
- **Políticos:** Considerando que cada 4 años hay cambios en el nuevo Gobierno Nacional, por lo cual se revisa el Plan Nacional de Desarrollo como carta de navegación del Ministerio.
- **Sociales:** Se analizó aquellos aspectos en el sector transporte que impacta a la ciudadana y la sociedad colombiana. Lo anterior, buscando garantizar los derechos y resolver los problemas y necesidades sociales en materia de tránsito y transporte, es decir analizar la generación de valor público en la oferta de servicios.
- **Tecnológicos:** Se revisaron los lineamientos en el Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones frente a gobierno digital y seguridad de la información.
- **Competitivos:** La comparación e intercambio de información con otras organizaciones públicas o privadas, sobre sus experiencias, la participación en foros interadministrativos y redes de intercambio, así como la identificación de las mejores prácticas, permite generar aprendizaje.
- **Geográficos:** Se analizó lo relativo a las necesidades del país y las regiones frente a la gestión pública del Ministerio y sus regionales e inspecciones fluviales con independencia de la ubicación geográfica de los ciudadanos y del momento en que éstos los requieran, a través de la caracterización de usuarios, grupos de valor y otros de interés del grupo atención al ciudadano.

3.3 Contexto de Procesos

El Ministerio de Transporte cuenta con modelo de operación de procesos, a través de su sistema de Gestión institucional el cual se mejora continuamente, orientado a formular actividades encaminadas hacia estrategia en términos de procesos, gestionando información, datos y evidencias, definiendo objetivos, metas y compromisos a alcanzar.

Actualmente el Ministerio implementa y mantiene los sistemas de gestión.



Avenida La Esperanza (Calle 24) No. 62-49, Complejo Empresa
Teléfonos: (57+1) 3

<http://www.mintransporte.gov.co> – PQRS-W <http://gestioneconomiaytransporte.gov.co/pqr>

Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., Línea Gratuita Nacional 018000112042. Código Postal 111321

3.4 Identificación de Activos

Un activo de información es todo elemento relacionado con la transmisión, almacenamiento, procesamiento o tratamiento de la información de la entidad (Documentos físicos o digitales, personas, infraestructura, hardware, software), estos incluyen tanto elementos físicos como digitales y deben ser protegidos con el objetivo de salvar guardar la información.

Los activos de información deben ser protegidos contra cualquier riesgo a los que estén expuestos, para lo cual se debe realizar inicialmente una gestión de activos de información en cada uno de los procesos de la entidad, esta gestión consiste en identificar todos los activos de información del proceso y realizar la clasificación para finalmente determinar la criticidad de los mismos y con lo anterior iniciar el proceso de gestión de riesgos que permita proteger la confidencialidad, integridad y disponibilidad de los mismos.

4. Identificación de Riesgos.

Es necesario establecer reuniones con los líderes de los procesos, para que sean ellos quienes los identifiquen, esto con el acompañamiento de la Oficina Asesora de Planeación, una vez se definan los riesgos, se identificarán las causas e impacto asociado con la materialización del riesgo.

Para lograr la identificación de los riesgos de gestión, corrupción y de seguridad de la información, se hace necesario tener en cuenta todos los eventos internos o externos que de alguna manera puedan intervenir en la generación de resultados con calidad, transparencia, satisfacción a las necesidades de los diferentes grupos de valor y en el cumplimiento de los objetivos estratégicos y de procesos.

Igualmente se tendrán en cuenta las lecciones aprendidas y documentadas a través de las auditorías internas y externas, planes de mejoramiento, informes de rendición de cuentas, resultados de la consolidación de informes de gestión trimestrales, resultados de la consolidación de informes de salidas no conformes, actas de comité y subcomités, así como análisis de demandas falladas en contra de la entidad, historico de incidentes y análisis de eventualidades del procesos financiero.

Los líderes de los procesos podrán implementar en reuniones con sus equipos de trabajo, diferentes técnicas a fin de determinar eventos considerados riesgos, sus causas e impactos. Se tendrán en cuenta las causas de las fuentes de riesgo base en el análisis de contexto para la entidad, los objetivos Institucionales y de los procesos incluyendo lo referente a los trámites y servicios.

Para la identificación de riesgo se pueden tener en cuenta algunas preguntas claves como:

- ¿QUÉ PUEDE SUCEDER? Identificar la afectación del cumplimiento del objetivo estratégico o del proceso según sea el caso.
- ¿CÓMO PUEDE SUCEDER? Establecer las causas a partir de los factores

Avenida La Esperanza (Calle 24) No. 62-49, Complejo Empresarial Gran Estación II, Costado Esfera, Pisos 9 y 10, Bogotá Colombia.
Teléfonos: (57+1) 3240800 (57+1) 6001242

<http://www.mintransporte.gov.co> – PQRS-WEB: <http://gestiondocumental.mintransporte.gov.co/pqr/>

Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., línea Gratuita Nacional 018000112042. Código Postal 111321

determinados en el contexto.

- ¿CUÁNDO PUEDE SUCEDER? Determinar la etapa, actividad o momento en que se puede afectar el proceso, de acuerdo con el desarrollo del mismo.
- ¿QUÉ CONSECUENCIAS TENDRÍA SU MATERIALIZACIÓN? Determinar los posibles efectos por la materialización del riesgo.²

En el caso de los riesgos de corrupción, se debe considerar en su indentificación que “(...) las prácticas corruptas son realizadas por actores públicos y/o privados con poder e incidencia en la toma de decisiones y la administración de los bienes públicos” ³. Es necesario que en la descripción del riesgo concurren los componentes de su definición, así:

ACCIÓN U OMISIÓN + USO DEL PODER + DESVIACIÓN
DE LA GESTIÓN DE LO PÚBLICO + EL BENEFICIO PRIVADO.

4.1 Técnicas para la redacción de riesgos

Para la redacción de riesgos se debe tener en cuenta lo siguiente:

- Un riesgo es la probabilidad de que una amenaza afecte directamente el logro de los objetivos definidos.
- Para la identificación y redacción de los riesgos, se debe partir del objetivo definido para el proceso.
- Analice todos los eventos que se puedan presentar y que puedan afectar el resultado esperado.
- Defina cuáles son los posibles riesgos de gestión, de corrupción y de seguridad de la información.

Se pueden presentar riesgos de gestión y de corrupción similares, el criterio para diferenciarlos es la intencion. Cuando el riesgo puede materializarse por dolo⁴, se considera como riesgo de corrupción. Analice la intencion. Al redactar un riesgo, evite iniciar con palabras negativas como por ejemplo: NO o con palabras que denoten un factor de riesgo (causa) tales como: “ausencia de”, “falta de”, “insuficiente, deficiente entre otras.

- Pregúntese si el riesgo de gestión identificado está relacionado directamente con el objetivo del proceso, si la respuesta es NO, este puede ser la causa o la consecuencia.

² Guía para la administración del Riesgo DAFP- Octubre 2018 Pag 22

³ Copes N° 167 de 2013

⁴ DOLO: engaño, fraude o simulación llevados a cabo maliciosamente con la intención de.

4.2 Tipología de Riesgos

Cumpliendo con lo establecido en el Modelo Integral de Planeación y Gestión, el Ministerio de Transporte ha identificado y actualizado los riesgos de gestión, corrupción y seguridad de la información, se describen a continuación algunos tipos de riesgos.

4.2.1 riesgos de gestión

Para el Ministerio de Transporte se consideraran como Riesgos de Gestión, los estratégicos, gerenciales, operativos, financieros, tecnológicos, cumplimiento y de imagen:

Riesgos estratégicos	Posibilidad de ocurrencia de eventos que afecten los objetivos estratégicos de la organización pública y por tanto impactan toda la entidad.
Riesgos gerenciales	Posibilidad de ocurrencia de eventos que afecten los procesos gerenciales y/o la alta dirección.
Riesgos operativos	Posibilidad de ocurrencia de eventos que afecten los procesos misionales de la entidad.
Riesgos financieros	Posibilidad de ocurrencia de eventos que afecten los estados financieros y todas aquellas áreas involucradas con el proceso financiero como presupuesto, tesorería, contabilidad, cartera, central de cuentas, costos, etc.
Riesgos de cumplimiento	Posibilidad de ocurrencia de eventos que afecten la situación jurídica o contractual de la organización debido al incumplimiento o desacato de la normatividad legal y las obligaciones contractuales.
Riesgos de imagen	Posibilidad de ocurrencia de un evento que afecte la imagen, buen nombre o reputación de una organización ante sus clientes y partes interesadas.

4.2.2. riesgos de corrupción

Posibilidad de que, por acción u omisión, se use el poder para desviar la gestión de lo público hacia un beneficio privado.

4.2.3 riesgos de seguridad digital

Posibilidad de combinación de amenazas y vulnerabilidades en el entorno digital. Puede debilitar el logro de objetivos económicos y sociales, afectar la soberanía nacional, la integridad territorial, el orden constitucional y los intereses nacionales. Incluye aspectos relacionados con el ambiente físico, digital y las personas.

Así mismo, se consideran riesgos tecnológicos la posibilidad de ocurrencia de eventos que afecten la totalidad o parte de la infraestructura tecnológica (hardware, software, redes, etc.) de la entidad.

5. Valoración de Riesgos

En el Ministerio de Transporte, la valoración de riesgos se considera como la probabilidad de ocurrencia del riesgo y el nivel de consecuencia o impacto para realizar esta evaluación de riesgo tendrá en cuenta los siguientes componentes:

a. Análisis de riesgos

Este análisis consiste en el desarrollo de una comprensión del riesgo, considerado como una entrada para realizar la valoración del riesgo y ayudara a tomar decisiones sobre si es necesario tratar el riesgo y los métodos más adecuados para su tratamiento. En el análisis de riesgo se deben considerar las consecuencias y las probabilidades, estas se combinan para determinar el nivel del riesgo.

El análisis de riesgo considera las causas las fuentes de riesgo, sus consecuencias y probabilidades.

b. Evaluación de riesgos

i. Análisis preliminar (riesgo inherente)

La realización de un análisis preliminar del riesgo permite lo siguiente:

- Definir la probabilidad de materialización de los riesgos.
- En caso de materialización del riesgo permite medir el impacto que podría tener frente a los objetivos institucionales y de procesos.
- Definir criterios de calificación y evaluación de cada riesgo lo cual permitiría tomar decisiones oportunas y pertinentes frente a su tratamiento.

ii. Valoración de los controles

Considere las siguientes variables al momento de definir si un control mitiga de manera adecuada el riesgo.

- Defina el responsable de llevar a cabo la actividad del control.
- Defina periodicidad para su ejecución.
- Indique cual es el propósito del control.
- Establezca el cómo se lleva la actividad de control.
- Defina qué pasa con las observaciones o desviaciones resultantes de ejecutar el control.
- Deje evidencia de la ejecución del control.



5.2.3. Niveles de riesgo, (riesgo residual)

Es el resultado de confrontar los resultados del análisis del riesgo inicial frente a los controles establecidos, con el fin de determinar la zona de riesgo final.

5.2.4 Niveles de aceptación del Riesgo

Una vez analizado el Mapa de Calor de los Riesgos de la entidad en cada tipo de riesgo los Niveles de aceptación serían:

Tipo de Riesgo	Zona de Riesgo	Nivel de Aceptación
Riesgos de Gestión y Seguridad digital	Baja	Se ACEPTA el riesgo y se administra por medio de las actividades propias del proyecto o proceso asociado y se realiza en el reporte mensual de su desempeño.
	Moderada	Se establecen acciones de control preventivas que permitan REDUCIR la probabilidad de ocurrencia del riesgo, se hace seguimiento trimestral y se registra sus avances reportados en los informes de Gestion al Sistema de Gestion de la Entidad.
	Alta y Extrema	Se debe incluir el riesgo tanto en el Mapa de riesgo del Proceso como en el Mapa de Riesgo Institucional y se establecen acciones de Control Preventivas que permitan EVITAR la materialización del riesgo. Se monitorea trimestral y se registra en el en los informes de Gestion al Sistema de Gestion de la Entidad.
Riesgos de Corrupción	Baja	Ningún riesgo de corrupción podrá ser aceptado. Periodicidad trimestral de seguimiento para evitar a toda costa su materialización por parte de los procesos a cargo de los mismos.
	Moderada	Se establecen acciones de control preventivas que permitan REDUCIR la probabilidad de ocurrencia del riesgo. Periodicidad trimestral de seguimiento para evitar a toda costa su materialización por parte de los procesos a cargo de los mismos y se registra sus avances reportados en los informes de Gestion al Sistema de Gestion de la Entidad.
Riesgos de		REDUCIR la probabilidad o el impacto del riesgo, o ambos; por lo general conlleva a la implementación de controles.

Tipo de Riesgo	Zona de Riesgo	Nivel de Aceptación
Corrupción	Alta y Extrema	EVITAR Se abandonan las actividades que dan lugar al riesgo, decidiendo no iniciar o no continuar con la actividad que causa el riesgo.
		COMPARTIR una parte del riesgo para reducir la probabilidad o el impacto del mismo. Periodicidad trimestral de seguimiento para evitar a toda costa su materialización por parte de los procesos a cargo de los mismos y se registra en los informes de Gestion al Sistema de Gestion de la Entidad.

5.2.5 Niveles para calificar la probabilidad

Esta tabla de análisis describe los Niveles para calificación la probabilidad:

NIVEL	DESCRIPTOR	DESCRIPCIÓN	FRECUENCIA O FACTIBILIDAD DE OCURRENCIA (Número de veces)
1	Rara vez	El evento puede ocurrir sólo en circunstancias excepcionales (poco comunes o anormales)	No se ha presentado en los últimos 5 años
2	Improbable	El evento puede ocurrir en algún momento	Al menos una vez en los últimos 5 años
3	Posible	El evento podría ocurrir en algún momento	Al menos una vez en los últimos 2 años
4	Probable	Es viable que el evento ocurra en la mayoría de las circunstancias	Al menos una vez en el último año
5	Casi seguro	Se espera que el evento ocurra en la mayoría de las circunstancias	Más de 1 vez al año

5.2.6 Niveles para calificar el impacto

Esta tabla de análisis describe los Niveles para calificación del Impacto:

NIVEL	DESCRIPTOR	RIESGOS DE GESTIÓN Y CORRUPCIÓN	RIESGOS DE SEGURIDAD DIGITAL
		CUALITATIVO	CUALITATIVO



NIVEL	DESCRIPTOR	RIESGOS DE GESTIÓN Y CORRUPCIÓN	RIESGOS DE SEGURIDAD DIGITAL
		CUALITATIVO	CUALITATIVO
1	Insignificante	<ul style="list-style-type: none">* No hay interrupción de las operaciones de la entidad* No se generan sanciones económicas o administrativas* No se afecta la imagen de forma significativa	<ul style="list-style-type: none">*Sin afectación de la integridad.*Sin afectación de la disponibilidad.*Sin afectación de la confidencialidad.
2	Menor	<ul style="list-style-type: none">* Interrupción de las operaciones de la entidad por algunas horas* Reclamaciones o quejas de los usuarios, que implican investigaciones internas disciplinarias* Imagen institucional afectada localmente por retrasos en la prestación del servicio a los usuarios o ciudadanos	<ul style="list-style-type: none">*Afectación leve de la integridad.*Afectación leve de la disponibilidad.*Afectación leve de la confidencialidad.
3	Moderado	<ul style="list-style-type: none">* Interrupción de las operaciones de la entidad por 1 día* Reclamaciones o quejas de los usuarios, que implican una denuncia ante los entes reguladores o una demanda de largo alcance para la entidad* Imagen institucional afectada por el orden nacional o regional por retrasos en la prestación del servicio a los usuarios o ciudadanos*Investigaciones penales, fiscales o disciplinarias	<ul style="list-style-type: none">*Afectación moderada de la integridad de la información debido al interés particular de los empleados y terceros.*Afectación moderada de la disponibilidad de la información debido al interés particular de los empleados y terceros.*Afectación moderada de la confidencialidad de la información debido al interés particular de los empleados y terceros.



NIVEL	DESCRIPTOR	RIESGOS DE GESTIÓN Y CORRUPCIÓN	RIESGOS DE SEGURIDAD DIGITAL
		CUALITATIVO	CUALITATIVO
4	Mayor	<ul style="list-style-type: none">* Interrupción de las operaciones de la entidad por 2 días* Pérdida de información crítica que puede ser recuperada de forma parcial o incompleta* Sanción por parte del ente de control u otro ente regulador* Incumplimiento en las metas y objetivos institucionales afectando el cumplimiento de las metas de gobierno* Imagen institucional afectada en el orden nacional o regional por incumplimiento de la prestación del servicio a los usuarios o ciudadanos	<ul style="list-style-type: none">* Afectación grave de la integridad de la información debido al interés particular de los empleados y terceros.* Afectación grave de la disponibilidad de la información debido al interés particular de los empleados y terceros.* Afectación grave de la confidencialidad de la información debido al interés particular de los empleados y terceros.
5	Catastrófico	<ul style="list-style-type: none">* Interrupción de las operaciones de la entidad por 2 días* Pérdida de información crítica que puede ser recuperada de forma parcial o incompleta* Sanción por parte del ente de control u otro ente regulador* Incumplimiento en las metas y objetivos institucionales afectando el cumplimiento de las metas de gobierno* Imagen institucional afectada en el orden nacional o regional por incumplimiento de la prestación del servicio a los usuarios o ciudadanos	<ul style="list-style-type: none">* Afectación muy grave de la integridad de la información debido al interés particular de los empleados y terceros.* Afectación muy grave de la disponibilidad de la información debido al interés particular de los empleados y terceros.* Afectación muy grave de la confidencialidad de la información debido al interés particular de los empleados y terceros.

5.2.7 Tratamiento de riesgos

A continuación se relacionan los tipos de tratamiento que se definieron para el Ministerio de Transporte:

Tratamiento del Riesgo
Evitar el riesgo: Tomar las medidas encaminadas a prevenir su materialización. Es siempre la primera alternativa a considerar, se logra cuando al interior de los procesos se genera cambios sustanciales por mejoramiento, rediseño o eliminación, resultado de unos adecuados controles y acciones emprendidas. Por ejemplo: el control de calidad, manejo de los insumos, mantenimiento preventivo de los equipos, desarrollo tecnológico, etc.



Reducir el riesgo: Implica tomar medidas encaminadas a disminuir tanto la probabilidad (medidas de prevención), como el impacto (medidas de protección). La reducción del riesgo es probablemente el método más sencillo y económico para superar las debilidades antes de aplicar medidas más costosas y difíciles. Por ejemplo: a través de la optimización de los procedimientos y la implementación de controles.

Compartir o Transferir el riesgo: reduce su efecto a través del traspaso de las pérdidas a otras organizaciones, como en el caso de los contratos de seguros o a través de otros medios que permiten distribuir una porción del riesgo con otra entidad, como en los contratos a riesgo compartido. Por ejemplo, la información de gran importancia se puede duplicar y almacenar en un lugar distante y de ubicación segura, en vez de dejarla concentrada en un solo lugar, la tercerización.

Asumir un riesgo: Luego de que el riesgo ha sido reducido o transferido puede quedar un riesgo residual que se mantiene, en este caso el gerente del proceso simplemente acepta la pérdida residual probable y elabora planes de contingencia para su manejo.

En el caso que se materialicen riesgos en la Entidad se adoptaran las siguientes acciones:

Tipo de Riesgo	Responsable	Acción
Riesgo de Corrupción	Líder de Proceso	1. Informar a la Oficina Asesora de Planeación sobre el hecho encontrado. 2. Una vez surtido el conducto regular establecido en los procedimientos de la entidad dependiendo del alcance (normatividad asociada al hecho de corrupción materializado), realizar la denuncia ante la instancia de control correspondiente. 3. Identificar las acciones correctivas necesarias y documentarlas en el Plan de mejoramiento 4. Efectuar el análisis de causas y determinar acciones preventivas y de mejora. 5. Actualizar el mapa de riesgos
	Oficina de Control Interno	1. Informar al Líder del proceso, quien analizará la situación y definirá las acciones a que haya lugar. 2. Una vez surtido el conducto regular establecido por la entidad y dependiendo del alcance (normatividad asociada al hecho de corrupción materializado), realizar la denuncia ante la instancia de control correspondiente. 3. Informar a la segunda línea de defensa con el fin facilitar el inicio de las acciones correspondientes con el líder del proceso, para revisar el mapa de riesgos



Tipo de Riesgo	Responsable	Acción
Riesgos de Gestión y Seguridad digital (Zona Extrema, Alta y Moderada)	Líder de Proceso	1. Documental en el Plan de mejoramiento. 2. Iniciar el análisis de causas y determinar acciones preventivas y de mejora, documentar en el Plan de Mejoramiento Institucional y replantear los riesgos del proceso. 3. Analizar y actualizar el mapa de riesgos. Informar a la Oficina Asesora de Planeación sobre el hallazgo y las acciones tomadas.
Riesgos de Gestión y Seguridad digital (Zona Baja)	Líder de Proceso	1. Establecer acciones correctivas al interior de cada proceso, a cargo del líder respectivo. 2. Verificar la calificación y ubicación del riesgo, se solicitará a la Oficina Asesora de Planeación la actualización del mapa de riesgos.
Riesgos de Gestión y Seguridad digital (Zona Extrema, Alta y Moderada)	Oficina de Control Interno	1. Informar al líder del proceso sobre el hecho encontrado. 2. Informar a la segunda línea de defensa con el fin de facilitar el inicio de las acciones correspondientes con el líder del proceso, para revisar el mapa de riesgos. 3. Acompañar al líder del proceso en la revisión, análisis y toma de acciones correspondientes para resolver el hecho. Verificar que se tomaron las acciones y se actualizó el mapa de riesgos correspondiente.
Riesgos de Proceso y Seguridad digital (Zona Baja)	Oficina de Control Interno	1. Informar al líder del proceso sobre el hecho. 2. Informar a la segunda línea de defensa con el fin de facilitar el inicio de las acciones correspondientes con el líder del proceso, para revisar el mapa de riesgos. 3. Acompañar al líder del proceso en la revisión, análisis y toma de acciones correspondientes para resolver el hecho. Verificar que se tomaron las acciones y se actualizó el mapa de riesgos correspondiente.

5.3 Monitoreo y Revisión

El monitoreo y revisión de la gestión de riesgos está alineado con la dimensión número 7 de MIPG, Control Interno, que se desarrolla con el MECI a través de un esquema de asignación de responsables y responsabilidades de acuerdo al punto VI de Matriz de responsabilidades.

La Periodicidad para el seguimiento de acuerdo con el nivel de riesgo residual para el Ministerio de Transporte será **trimestral (3 meses)**.

5.4 Seguimiento

La Oficina de Control Interno, será la encargada de realizar el seguimiento a los riesgos que a nivel institucional han sido consolidados.

5.4.1 Reportes Periódicos

La Oficina Asesora de Planeación consolidará la información y presentará los resultados a través de un informe ejecutivo al Comité Institucional de Gestión y Desempeño, la Oficina Asesora de Planeación verificará y controlará las evidencias de cumplimiento de las acciones de control y planes de mejoramiento en materia de gestión integral del riesgo.

6 Comunicación y consulta

- **Aprobación:** La Política de riesgos para el Ministerio de Transporte será aprobada en comité de Control Interno, (acta comité aprobación de la política de administración del riesgo).
- **Comunicación:** Una vez se encuentre aprobada la política administración de riesgos por parte del comité de Control Interno, la Oficina Asesora de Planeación en coordinación con el Grupo de Prensa la socializará a todos los funcionarios y contratistas, (registro de la socialización).
- **Ejecución:** los funcionarios y contratistas aplicarán la política de riesgos adoptada por el Ministerio de Transporte, la metodología y los controles establecidos, (mapa de riesgos).
- **Ajustes a la política de riesgos:** las modificaciones o ajustes a la política de riesgos, requiere de aprobación por parte del Comité de Control Interno y nueva socialización por parte de la Oficina Asesora de Planeación, en coordinación con el Grupo de Prensa, (acta comité directivo aprobación ajuste y evidencia de socialización).

La política de riesgos y el mapa de riesgos de corrupción, deberán estar disponible en la página web para consulta de usuarios internos y externos.

ANEXO 1

Contexto de Entidad

Contexto Interno

El Ministerio presenta un análisis de una Matriz MEFI (Matriz de Evaluación de Factores Internos). Este instrumento determinará elementos a tener en cuenta en la formulación estratégica de la Entidad, resume y evalúa las fuerzas y debilidades más importantes:

Debilidades:

Factores
Debilidades
1. Inversión en Investigación y Desarrollo.
2. Carencia en articulación en procesos Institucionales
3. Debilidad en el posicionamiento de los procesos Institucionales
4. Falta de análisis de datos y capacidades para toma de datos en el sector
5. Falta de línea base estadística para toma de decisiones.
6. Baja disponibilidad de información oportuna propia de la entidad
7. Falta de oportunidad en la gestión integral de riesgos
8. Utilización de canales de comunicación adecuados, óptimos para impartir líneas, directrices, instrucciones del proceso.
9. Efectividad en Resolución de trámites.
10. Reprocesos.
11. Falta de efectividad en la aplicación de controles y el monitoreo y seguimiento de los planes
12. Ausencia de una estrategia de comunicación interna estructurada con alto inclusión a territoriales.
13. Compromiso de los líderes de proceso en el PAAC en desplegar en sus equipos de trabajo las metas planteadas.
14. Canales de atención - Radicación PQR.
15. Falta de controles eficaces en la recepción de productos de los supervisores de contratos
16. Rezago en la productividad laboral del sector transporte está relacionado con las brechas de pertinencia, cantidad y calidad en la formación ⁵
17. La mejora institucional implica lograr mayores niveles de especialización, evitar duplicidades y vacíos en las funciones y roles de las entidades en la formulación de política, planificación, diseño, estructuración, ejecución y seguimiento de proyectos, operación de las redes y los servicios de transporte, y regulación

⁵ Se mide la cantidad de producto por trabajador en un periodo determinado, que captura la influencia conjunta de cambios en el capital, insumos intermedios, progreso técnico y organizacional; así como por cambios de eficiencia en las firmas y entre firmas, economías de escala y diversos grados de utilización de la capacidad (CPC, UNIANDÉS, 2016). La productividad laboral relativa del sector transporte de Colombia equivale a la productividad laboral de este sector (PIB del sector/número de trabajadores) como porcentaje de la productividad laboral del mismo sector en Estados Unidos (Consejo Privado de Competitividad, 2017).



Factores
Debilidades
técnica y económica.
18. Se requieren nuevas estructuras institucionales y gobernanza del sector, hoy limitadas y poco articuladas, que permitan responder a las demandas y necesidades del sector privado de manera ágil.
19. Las entidades que conforman el sector y otras que participan en procesos asociados con este presentan duplicidad de funciones, bajos niveles de especialización y falta de claridad en la delimitación de roles y responsabilidades a su cargo, lo cual genera ausencia de gobernanza, conflictos de interés constantes y limitados flujos de información
20. Procesos ineficientes y fragmentados en el desarrollo del sector, en la formulación de política, y en la planeación, financiación, provisión, operación, regulación y supervisión de infraestructura y servicios de transporte ⁶
21. Limitado planteamiento de políticas de largo plazo para el desarrollo equilibrado e integrado de todos los modos de transporte y escalas territoriales, lo que lleva al sector a evolucionar a partir de las necesidades y funciones particulares de cada entidad ⁷
22. La Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT) y la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT), con estructuras y funciones aprobadas desde 2014, no han entrado en funcionamiento. Mientras tanto, las funciones de planeación y regulación se desarrollan aún de manera dispersa entre entidades. Esto limita la capacidad del Gobierno para responder a las necesidades de prestación integral de servicios de logística y transporte

Factores
Fortalezas
1. Talento humano calificado
2. Cultura de mejoramiento continuo en la formulación estratégica.
3. Implementación de buenas prácticas de gestión.
4. Existencia de aplicativo para la administración de los planes de mejoramiento
5. Líneas de actuación claras definidas en la nueva Visión de la Entidad
6. Liderazgo de la Ministra a través del fortalecimiento de la planeación estratégica Institucional.
7. Generación de contenidos noticiosos e institucionales para posicionar la entidad.
8. Capacitación continua en los equipos de trabajo.
9. Presencia en el territorio.
10. Recursos financieros del proyecto de inversión.
11. Mejoramiento del Proceso actual de Rendición de cuentas a través de creación, diseño de instrumentos y herramientas eficaces.

⁶ DNP, 2015

⁷ ibid



Factores
Fortalezas
12 Fortalecimiento en temas relacionados con la defensa jurídica de la entidad.

Contexto Externo

El Ministerio presenta un análisis de una Matriz MEFE (Matriz de Evaluación de Factores Externos). Este instrumento determinara elementos a tener en cuenta en la formulación estratégica de la Entidad, resume y evalúa las Oportunidades y Amenazas más importantes:

Factores
Amenazas
1. El desarrollo de nuevos avances tecnológicos que requiere una infraestructura tecnológica moderna asociada con este tipo de sistemas, que reemplace las formas de control presencial, recolección y análisis de datos convencionales actuales del Sector Transporte.
2. Los costos asociados con la atención de las víctimas dentro del sistema general de seguridad social y en el costo socioeconómico generado por las lesiones discapacitantes y definitivas, así como por el fallecimiento prematuro, toda vez que la población que presenta mayor afectación es la que se encuentra entre los 20 y los 39 años, por temas de seguridad vial.
3. La confluencia en el MinTransporte de las funciones asociadas con la regulación técnica y la formulación de la política sectorial no garantiza la estabilidad de la regulación en el largo plazo ni ayuda a crear un ambiente predecible para los inversionistas.
4. La falta de pluralidad de oferentes dentro de los procesos de contratación territorial, en especial en materia de infraestructura de transporte, ha limitado la competencia, por lo que se ha visibilizado la necesidad de adoptar documentos tipo para los pliegos de condiciones en los procesos de selección.
5. Según el PMTI, la información sectorial presenta retos de calidad, difusión, acceso y estándares de interoperabilidad
6. La Política Nacional Logística de 2008 identificó, además, la “ausencia o dispersión de información”, la cual se evidencia en la existencia de múltiples sistemas de información”, que presentan distintos niveles de avance y limitada interoperabilidad.
7. El actual flujo de información entre el ámbito nacional y el territorial es insuficiente para el diseño de políticas de movilidad urbana y nacional, transporte y logística.
8. En atención a la tecnología asociada con la infraestructura, el país no cuenta con un sistema integrado de peajes electrónicos para todo el territorio
9. Mortalidad asociada con siniestros viales aumentó en un 16 % entre 2009 y 2017; así, se posicionó como la segunda causa de muertes violentas en Colombia (90 %

Factores
Amenazas
causado por factores humanos), con una participación de motociclistas del 50 %, y de personas de 20 a 30 años del 25,5 %.

Factores
Oportunidades
1. Retos en términos de infraestructura en los diferentes modos, competitividad, uso de nuevas tecnologías, conectividad de zonas rurales y eficiencia logística.
2. Concluir los proyectos estratégicos de infraestructura y transporte, para lograr impactos tangibles
3. Promover una institucionalidad moderna en el Ministerio de Transporte
4. Fomentar el uso e interoperabilidad de tecnologías, Contando con modos de transporte competitivos, potenciando la intermodalidad y aumentar la seguridad vial.
5.aumentar los viajes en transporte público para reducir externalidades negativas del transporte y mejorar la calidad de vida en las ciudades
6. La modernización tecnológica y empresarial de los sistemas de transporte público para brindar servicios de calidad para los ciudadanos.
7.Cofinanciación por parte de la Nación a los sistemas de transporte público colectivo y masivo, de conformidad con el marco de gasto de mediano plazo
8. Fomentar la integración de modos y medios en la movilidad urbana y regional.
9. Adoptar medidas que racionalicen el uso del transporte particular motorizado
10. Hacer más competitivo el transporte urbano de carga y más eficientes los medios no motorizados
11. Promover las intervenciones en accesos a grandes ciudades y nodos logísticos estratégicos.
12.Consecución de los recursos públicos y privados que permitan la actualización de la infraestructura y los servicios de transporte, se implementarán nuevas fuentes de pago y estrategias innovadoras de contratación y participación privada,
13.Consolidación del programa de concesiones viales carreteras 4G, con el fin de que Colombia pueda aumentar su productividad
14. Colombia, como parte de la agenda para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), tiene como meta reducir a 8,35 la tasa de fallecidos por cada 100.000 habitantes ⁸
15.Diseñar un marco estratégico marítimo y fluvial del Estado, para mejorar la gobernanza marino-costera y fluvial, ordenar el territorio marítimo y desarrollar el transporte, el turismo, la recreación y el comercio marítimo y fluvial,

⁸ Documento CONPES 3918