



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Transporte para salvar vidas en la vía



Agencia
Nacional de
Seguridad Vial

**Bloomberg
Philanthropies**

Transporte para salvar vidas en la vía

Transporte para salvar vidas en la vía

Autores:

Ángela María Orozco Gómez
Ministra de Transporte

Camilo Pabón Almanza
Viceministro de Transporte

Olga Lucía Ramírez Duarte
Viceministra de Infraestructura

Luis Lota
Director Agencia Nacional de Seguridad Vial

Agradecemos a todas las personas que han integrado el equipo del libro **Transporte para salvar vidas en la vía**, a la ex Viceministra de Transporte Carmen Ligia Valderrama Rojas; al ex Director de Transporte y Tránsito Roberto Bossa, y en general a todos los funcionarios que participaron en esta publicación, en especial a:

Lina María Gutiérrez Vásquez
Jefe de Gabinete Ministerio de
Transporte

Wilmer Salazar Arias
Superintendente de Transporte

Emiro José Castro
Director de Transporte y Tránsito

Sandra Ángel Almario
Coordinadora de la Unidad de
Movilidad Urbana Sostenible

Juan Felipe Sanabria Saetta
Coordinador Grupo de Logística

Aura Inés Castillo Vargas
Coordinadora Grupo Coordinación
RUNT

Lázaro González Avellaneda
Coordinador Grupo de Reposición
Integral de Vehículos

Angélica Yance Díaz
Coordinadora Grupo de Regulación

Angélica Natalia Bernal Fino
Asesor Dirección General, ANSV

María Andrea Silva Martínez
Directora de Comportamiento, ANSV

Elkin Mauricio Escobar Sarmiento
Dirección de Infraestructura y
Vehículos, ANSV

Liliana Oñate Acosta
Directora de Coordinación
Interinstitucional, ANSV

Jasson Cruz Villamil
Director Observatorio Nacional de
Seguridad Vial, ANSV

Milena Fonseca Casallas
Coordinadora Grupo de Atención a
Víctimas, ANSV

María Antonia Cárdenas
Jefe Oficina Asesora Comunicaciones,
ANSV

A los equipos de Coordinación del Viceministerio de Transporte, a los asesores de despacho del Ministerio de Transporte y a los coordinadores y asesores de la Super Intendencia de Transporte

A los equipos de comunicaciones del Ministerio de Transporte y de las entidades del sector.

Igualmente, agradecemos el apoyo de la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial (BIGRS) para hacer posible esta publicación.

Edición:

Juan David Franco Gutiérrez

Diseño Editorial

Felipe Uribe

Coordinador Proyecto:

Andrés Mora Pinilla

Corrección de Estilo:

Rocío Olarte Dussán

Fotografías de las entidades del sector:

Felipe Pinzón
Jennifer Ortiz
Jeisson Díaz
Equipo Invías
Equipo ANI

Impresión:

La Imprenta Editores S.A.

Cita de Referencia:

Ministerio de Transporte (2022).

Transporte para salvar vidas en la vía.

Renders, cortesía:

Empresa Metro Bogotá
Empresa Férrea

Para más información o envío de comentarios:

mintransporte@mintransporte.gov.co

Exención de responsabilidad: las opiniones expresadas en esta publicación son propias de los autores y reflejan la postura del Ministerio de Transporte y sus entidades, pero no necesariamente reflejan la opinión de la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial (BIGRS), su Directorio o los demás países que representa.

Índice

11 **Introducción**



15 **CAPÍTULO 1.**
Lineamientos institucionales del sector transporte

17 La seguridad vial es una responsabilidad de todos

23 El Consejo Consultivo de Seguridad Vial

24 Una Superintendencia para todos los usuarios en todos los modos

28 El Centro de Logística y Transporte: una respuesta inmediata a la pandemia



33 **CAPÍTULO 2.**
Hacia la modernización y eficiencia del transporte

35 Nuevo aire para el transporte de carga

37 Desintegrar tiene sus beneficios

37 Por un transporte de carga más legal

39 Ayuda en tiempos difíciles

41 Más opciones para el transporte escolar

42 Cuidar a los colombianos desde la regulación



47 **CAPÍTULO 3.**
Gobernanza de la información para la gestión y la supervisión del sector

49 Mayor control para nuestros ríos

51 Trámites virtuales: agilidad para el ciudadano

52 Un sistema para moverse en temporada alta

53 Autogestión para cuidarnos en los tiempos del Covid

55 La autoridad en las cifras de seguridad vial



59 **CAPÍTULO 4.**
Runt: el cerebro del tránsito y transporte

61 Algo de historia

62 Una guía sencilla de qué es el Runt

63 El contrato de concesión No 033 de 2007

66 Camino a una nueva concesión

69 Avances del Runt en este Gobierno



73

CAPÍTULO 5.

Seguridad jurídica, garantía de un transporte legal y eficiente

75

Lupa a los Organismos de Apoyo al Tránsito

78

Una circular para contenerlas a todas

79

Nuevas opciones para el transporte especial



83

CAPÍTULO 6.

Los usuarios de transporte: los verdaderos protagonistas del sector

85

Estrategias de promoción y prevención para movilizarse por el país

89

El cuidado de los actores viales en movimiento

92

Cruzada por salvar vidas de motociclistas en las vías

95

Nueva normatividad para los cascos: evitando dolores de cabeza

98

Seguridad vial en el marco de la movilidad activa



109

CAPÍTULO 7.

Seguridad vial: una cruzada para salvar vidas en las vías

- 111** El sistema seguro: un enfoque para cuidar a los actores viales
- 114** La seguridad vial y la infraestructura
- 115** Un punto seguro en medio de la pandemia
- 117** Llamando la atención hacia las víctimas de siniestros viales
- 120** Las alianzas: una manera de fortalecer la seguridad vial en Colombia



127

CAPÍTULO 8.

Gestión de conocimiento: mecanismo que impulsa el sector transporte

- 129** Una red que siempre observa
- 130** Guías para proteger a los más actores más vulnerables
- 131** Una “super” prevención para los usuarios
- 137** Certificando aprendizajes de vida



139

CAPÍTULO 9.
Legalidad en beneficio del
transporte y la seguridad

- 141** Lucha contra la ilegalidad
- 142** Acciones a nivel de tránsito
- 147** Cruzada por unos puertos más legales
- 148** El SICE-TAC, garantía de costos justos para los transportadores



153

CAPÍTULO 10.
Desarrollo logístico para la
reactivación económica

- 155** Articulación y presencia en el territorio
- 162** Infraestructura y servicios especializados en logística
- 163** Información al servicio de la movilidad
- 165** Moviendo los puertos eficientemente



169

CAPÍTULO 11.

Los sistemas de transporte de pasajeros: una apuesta por la movilidad sostenible

171

Compromiso con la movilidad urbana en todo el país

177

Apoyo en la ejecución de proyectos de transporte público en Bogotá-Región

181

Obras finalizadas gracias a la cofinanciación del Gobierno Nacional

Introducción

Para muchos, la gestión del Ministerio de Transporte está enfocada en el desarrollo de infraestructura: vías, carreteras, aeropuertos, puertos, terminales y demás espacios que le permiten a las personas moverse. Obviamente, esa es una de sus grandes misiones y la que suele atraer la mayor atención, tanto positiva como negativa.

Pero hay otro gran componente, igualmente importante, que suele no tener tanta difusión. Es el transporte como tal, posibilitar las condiciones para que las personas puedan desplazarse y utilicen esa infraestructura, de manera tranquila, segura y legal. Esa labor también requiere de un enorme trabajo, de la articulación de un gran número de entidades, dependencias, áreas y personas, que día a día hacen posible que el país esté en movimiento permanente.

Desde el primer día de nuestra gestión dijimos que queríamos ser un ministerio que fuera más allá del ladrillo y el cemento, como era percibida la entidad. Nuestro enfoque era en la gente: queríamos ser un ministerio de y para las personas, que conectara las vidas de los colombianos. Esa fue nuestra visión, nuestro lema.

Ese enfoque hacia las personas, hacia su seguridad y tranquilidad a la hora de moverse, fue el que irradiamos al Viceministerio de Transporte y a entidades como la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Superintendencia de Transporte y la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible, entre otras. Y cada una, desde su misionalidad, trabajó con dedicación, compromiso y determinación por lograrlo.

Buena parte de esa gestión está plasmada en las páginas que vienen a continuación. Son los resultados más importantes de nuestros esfuerzos por mejorar la calidad del transporte en el país, atender las necesidades de todos los actores del sector, potenciar la logística nacional, garantizar la legalidad en todos los modos de transporte, proteger a los usuarios y cuidar las vidas de las personas que se movilizan por las vías del país.



Ángela María Orozco Gómez
Ministra de Transporte
2018 - 2022

Este último tema fue una de las principales gestiones, ya que reducir la siniestralidad vial en Colombia y salvar vidas en las vías fue una solicitud directa el Presidente Iván Duque. Por eso, desde el primer día trabajamos para fortalecer la Agencia Nacional de Seguridad Vial y conocer más sobre los desafíos de la seguridad vial en el país, para poder diseñar estrategias efectivas que generaran las disminuciones que esperábamos. En esto fue fundamental apropiarnos del sencillo pero poderoso mensaje de que La seguridad vial es una responsabilidad que compartimos todos.

Igualmente, promovimos la noción de que todos los siniestros viales son evitables, si contamos con un sistema seguro. No podemos seguir denominando accidentes a algo que puede evitarse con la debida diligencia de las personas y el sistema en su conjunto. Todos estos conceptos los hemos venido trabajando dentro del proyecto de cooperación con la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial (BIGRS), a quienes agradecemos su acompañamiento.

Con la premisa de que la seguridad vial es una responsabilidad de todos recorrimos el país, con el objetivo de masificar ese postulado a todos los actores viales, y generar conciencia de los derechos y deberes de cada uno. También hicimos un importante trabajo en torno a los motociclistas y ciclistas, los actores viales más vulnerables.

Como mencioné anteriormente, la protección de los usuarios de los diferentes modos de transporte era otro de los objetivos. Para alcanzarlo, transformamos la Superintendencia de Transporte, la convertimos en una entidad moderna, con enfoque en la seguridad de las personas, sin olvidar sus funciones de investigación y vigilancia. Hoy, Colombia cuenta con un ente de control que supervisa todos los modos de transporte y vela permanentemente por la legalidad y la transparencia en los diferentes servicios públicos de transporte que operan.

Uno de los sectores más importantes para el transporte, y para el país, es el transporte de carga. Esto fue más evidente que nunca durante la pandemia, pues fue gracias a él, a sus miembros, que logramos mantener abastecida la Nación durante los momentos más difíciles de los aislamientos. Cuando la instrucción era quedarse en casa para cuidarnos, ellos siguieron recorriendo la geografía del país, llevaron alimentos, medicinas, implementos médicos y otros bienes de primera necesidad. Por esa labor, en ese momento fueron llamados los “héroes de la vía”, y sí que lo fueron.

Nuestra labor con los transportadores de carga estuvo dividida en varios frentes: diseñamos estrategias para mejorar sus condiciones de trabajo, fomentar la modernización de sus vehículos y aumentar la legalidad en el sector. Además, generamos estrategias de apoyo en la recuperación económica de esta actividad que, como la gran mayoría

en el país, se vio afectada por la pandemia. Todo esto se verá con mayor detalle más adelante.

Así como pensamos en los desplazamientos de las personas de una ciudad a otra, también trabajamos para fortalecer la movilidad en las urbes. La idea era no solo acompañar las labores y consolidar los diferentes Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) y los Sistemas Estratégicos de Transporte Público que operan en el país, sino además generar nuevas opciones, que aportaran a la movilidad sostenible, esa que le mejora la calidad de vida a los ciudadanos cuidando el medioambiente. En todo esto también tenemos avances contundentes.

Es muy común que la gente no sea consciente de que está en permanente contacto con el transporte, bien sea porque tiene que desplazarse, porque está enviando una mercancía, pidiendo un domicilio o porque planea irse de vacaciones. Todo pasa por este Sector.

En este libro presentamos una parte de nuestra gestión, ejecutada con compromiso, entrega y con la total convicción de haberlo dado todo para que el país se moviera con eficiencia, en un ambiente de Legalidad y de manera segura.

Ángela María Orozco Gómez.

Ministra de Transporte.



Capítulo 1

Lineamientos institucionales
del sector transporte

La seguridad vial es una responsabilidad de todos

Una de las principales tareas que le impuso el Presidente Iván Duque al sector transporte para este cuatrienio fue el fortalecimiento y la consolidación de un robusto trabajo en torno a la seguridad vial. Los objetivos: salvar vidas en las vías, reducir la siniestralidad vial en todo el territorio nacional y lograr involucrar a todos los actores viales en la labor de cuidarse y respetarse los unos a los otros. Este trabajo se articularía bajo un sencillo pero poderoso mensaje, que ha sido manejado en diferentes partes del mundo y que era hora de posicionar en Colombia: la seguridad vial es una responsabilidad que compartimos todos. Cada uno, desde su rol, debe aportar a la seguridad vial.

Ese principio hacía necesario reenfocar el trabajo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), para orientar sus políticas con el fin de fortalecer las acciones y estrategias dirigidas a generar cambios de comportamiento en los actores viales, y alejarse un poco de las acciones restrictivas o de castigo. Bajo ese nuevo enfoque, el trabajo tenía que volcarse hacia las personas, lo que imponía un reto adicional: entender que Colombia es un país diverso, donde las diferentes culturas e idiosincrasias que se dan cita a lo largo y ancho del territorio hacen muy difícil definir una línea de acción única. A esto hay que sumarle que los riesgos y problemas que afronta la seguridad vial no son los mismos, por ejemplo, en la Costa Caribe que en los Llanos Orientales o en la Zona Cafetera.

Hay que decir que la Agencia ya contaba con un marco regulatorio y organizativo dispuesto para fortalecer el trabajo desde las regiones y departamentos, pero faltaba ponerlo en acción, de manera que realmente contribuyera a reducir la siniestralidad vial en el país. Así, hay que reiterar que la materialización y consolidación de una política pública, como la Seguridad Vial, pasa por los ámbitos territoriales. Es necesario entender aspectos culturales, actividades económicas, factores de crecimiento, ubicación en el país, entre otras circunstancias que inciden en la forma en que se deben abordar y

Para consolidar una política pública como la seguridad vial es necesario entender aspectos culturales, actividades económicas, factores de crecimiento y ubicación de los territorios en el país, entre otras circunstancias que inciden en la forma en que se deben abordar y trabajar las acciones para reducir la siniestralidad via.

trabajar las acciones para reducir la siniestralidad vial, pues en esta influyen múltiples causas.

Entonces, a la hora de diseñar la política pública de Seguridad Vial definimos como un pilar fundamental la creación y consolidación de una institucionalidad territorial. Esto con el objetivo de que estas instancias se convirtieran en una contraparte, un aportante y un agente activo, todos con el propósito común de salvar vidas en las vías. Así, la Dirección de Coordinación Interinstitucional diseñó, preparó y apoyó la activación y, en algunos casos, la creación de una robusta arquitectura institucional que genere un mayor diálogo Nación – Territorio, para que la interacción sea más fluida, participativa y decisiva.

Cinco instancias componen esta arquitectura institucional: los Consejos Territoriales de Seguridad Vial (CTSV), los Comités Departamentales de Seguridad Vial, los Comités Locales de Seguridad Vial, las Mesas de Articulación Interinstitucional (MAI) y la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial.

Estas instancias tienen la responsabilidad de materializar la política pública de seguridad vial desde una mirada territorial. Deben buscar la articulación y coordinación de los distintos actores públicos y privados entorno al propósito común de disminuir los índices de siniestralidad vial en el país. Antes de 2018, la interacción de estas instancias con el Gobierno se limitaba a suscribir convenios interadministrativos para desarrollar actividades de apoyo, asistencia técnica e intervenciones puntuales en materia de Seguridad Vial.

Ese fue uno de los cambios importantes en el manejo de la Seguridad Vial en el país, que se alcanzó durante el Gobierno del presidente Iván Duque. A lo largo de toda la gestión, y en particular desde 2019, la Dirección de Coordinación Interinstitucional de la Agencia inició un trabajo de articulación con las gobernaciones del país para la creación de los Consejos Territoriales de Seguridad Vial, a través de un acto administrativo, teniendo en cuenta los objetivos, integrantes y funciones de dicha instancia. De la misma manera, la ANSV incrementó el fortalecimiento institucional a través de la creación, implementación y desarrollo de los Comités Locales y Departamentales de Seguridad Vial. Durante 2019, también se pusieron en marcha las MAI en las diferentes regiones del país.

En 2020, debido a las disposiciones de aislamiento implementadas por la pandemia causada por el Covid 19, este trabajo de articulación se ejecutó de manera virtual. Luego, a medida que se fueron flexibilizando las restricciones a la movilidad, en 2021 se reactivó la semipresencialidad de estos espacios, para así coordinar, articular y desarrollar acciones en materia de Seguridad Vial desde las instituciones públicas a nivel local, departamental, regional y nacional.

Este trabajo, si bien es permanente, tiene acciones especiales en los momentos de mayor movilidad entre regiones y municipios, como puentes festivos, temporada de Semana Santa, vacaciones de mitad de año, Navidad y fin de año.

La siguiente tabla muestra el objetivo, miembros y funciones de cada una de las instancias:

Instancia	Objetivo	¿Quiénes la conforman?	¿Cuáles son sus principales funciones?
Consejos Territoriales de Seguridad Vial	Instancia de coordinación y de apoyo. Busca ser el punto de articulación territorial para que municipios y departamentos aporten y compartan, de manera organizada, sus medidas para disminuir la siniestralidad vial en sus territorios.	<ul style="list-style-type: none"> Gobernador del departamento o su delegado. Un representante del Vice-ministerio de Transporte. El director (a) de la ANSV o su delegado. Los jefes seccionales de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, a nivel del departamento y/o de la metropolitana (donde aplique). Alcalde de la capital del departamento o su delegado. Dos alcaldes elegidos conforme a la Resolución No. 805 de 2019 (Ministerio de Transporte). Dos alcaldes postulados por la Federación Colombiana de Municipios. 	<ul style="list-style-type: none"> Analizar y hacer seguimiento a las problemáticas de seguridad vial en su jurisdicción. Replicar, a través de los miembros del orden territorial, las actividades de socialización de la política de seguridad vial. Orientar y desarrollar acciones tendientes al fortalecimiento institucional. Promover las políticas nacionales de seguridad vial de manera concertada con otras instancias locales. Proponer intervenciones y posibles alianzas o articulación interinstitucional para solucionar problemáticas identificadas.
Comités Departamentales de Seguridad Vial	Espacios que reúnen la visión de todos los actores partícipes de la Seguridad Vial a nivel departamental; en última instancia, reúnen por medio del consenso. Esto se refleja en el Plan Departamental de Seguridad Vial.	<ul style="list-style-type: none"> Gobernador (a) o su delegado. Secretaría General y de Gobierno. Secretario de Movilidad o de Tránsito. Secretarios de Salud, Educación y Hacienda. Jefe de la Unidad Ambiental, la Oficina de Gestión del Riesgo y la Oficina Asesora de Planeación. Comandante de bomberos. Representante del hospital Jefe seccional de la Ditra o su delegado, o de los Agentes o Guardas del Organismo de Tránsito. Funcionarios del orden departamental que, según criterio de la Gobernación, tengan dentro de sus funciones algo relacionado con la Seguridad Vial del territorio. 	<ul style="list-style-type: none"> Aprobar la política pública departamental de seguridad vial y el Plan Departamental de Seguridad Vial. Aprobar propuestas para la prevención, atención y mitigación de siniestros viales, así como las acciones para su implementación. Coordinar con el Comité Departamental de Seguridad Vial las diferentes acciones de prevención, atención y mitigación de accidentes de tránsito.

Instancia	Objetivo	¿Quiénes la conforman?	¿Cuáles son sus principales funciones?
Comités Locales de Seguridad Vial	Escenario de concertación donde se gestiona la política pública de seguridad vial en el ámbito local.	<ul style="list-style-type: none">• Alcalde o su delegado.• Secretaría General y de Gobierno.• Secretario de Movilidad o de Tránsito.• Secretarios de Salud, Educación y Hacienda.• Jefes de la Unidad Ambiental, la Oficina de Gestión del Riesgo y la Oficina Asesora de Planeación.• Comandante de bomberos.• Representante del hospital.• Jefe seccional de la Ditra o su delegado, o de los Agentes o Guardas del Organismo de Tránsito.• Demás funcionarios del orden local que, según criterio de la Alcaldía, tengan dentro de sus funciones algo relacionado con la Seguridad Vial del territorio.	<ul style="list-style-type: none">• Aprobar la Política Pública Local de Seguridad Vial formulada por el comité técnico, con la posibilidad de realizar ajustes.• Aprobar el Plan Local de Seguridad Vial y las propuestas para la prevención, atención y mitigación de accidentes de tránsito, así como las acciones para su implementación.• Coordinar con las dependencias e instituciones del Comité Local de Seguridad Vial del municipio las diferentes acciones de prevención, atención y mitigación de accidentes de tránsito.
Mesas de Articulación Interinstitucional (MAI)	Espacios donde interactúan, de manera directa, las autoridades locales y nacionales, para conocer el estado de siniestralidad vial en las diferentes regiones del país y coadyuvar en la su atención.	<ul style="list-style-type: none">• Agencia Nacional de Seguridad Vial• Organismos de Tránsito departamentales y municipales• Direcciones territoriales del Instituto Nacional de Vías• Organismos de atención de emergencias.	<ul style="list-style-type: none">• Informar sobre la ocurrencia de siniestros viales en la región.• Activar la ruta de atención integral de víctimas de siniestros viales• Difundir información de interés relacionada con seguridad vial en la región• Prevenir, mitigar y atender los sucesos que se presenten en las regiones.
Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial	Instancia de participación que busca el fortalecimiento de la gestión del conocimiento para poder recopilar, analizar y difundir información en seguridad vial.	Pueden ser grupos de trabajo, centros de pensamiento, centros de conocimiento u observatorios que se han constituido en el territorio para recopilar, analizar y difundir información y conocimiento generado en materia de seguridad vial	Las funciones y alcance son determinados por la entidad que lo constituya.

Los siguientes datos dan cuenta de la recepción positiva que han tenido estas instancias territoriales. Por ejemplo, los Consejos Territoriales de Seguridad Vial, que fueron creados en 2019 para que sesionaran dos veces al año en cada uno de los 32 departamentos del país, tuvieron 65 sesiones en 2020. Esto quiere decir que se realizaron las dos de cada departamento y una extra. En estos encuentros participaron más de 3.000 personas. En 2021 se cumplió nuevamente con la realización de los 64 CTSV programados, con asistencia de más de 3.500 personas. Y en junio de 2022, la Agencia volvió a cerrar la ronda completa de Consejos Territoriales de Seguridad Vial, reuniéndose con los 32 departamentos del país por quinto semestre consecutivo. En total, durante el gobierno del Presidente Iván Duque se realizaron 162 CTSV en el país.

Por el lado de los Comités Departamentales y Locales de Seguridad Vial, su realización presentó un crecimiento gradual entre 2019 y 2021, producto de la buena articulación que empezaron a percibir tanto a nivel municipal como departamental. Durante 2019 se llevaron a cabo 15 Comités Departamentales y 53 Locales, para 2020 se mantuvieron los 15 Departamentales pero los locales llegaron a 108 sesiones. Ese año, además, se constituyeron 34 comités más. En 2021 hubo 183 comités en el país: 27 departamentales, casi el doble que en los dos años anteriores, y 156 locales. En esos 12 meses también se conformaron 89 comités nuevos. Para 2022, con corte a mayo, tenemos 80 comités: 71 locales y nueve departamentales.

Las Mesas de Articulación Interinstitucional (MAI) también tienen un espacio en este balance. Las primeras fueron conformadas en 2019, en las ocho regiones donde está distribuida la intervención territorial de la ANSV:

- Región 1: Bogotá, Cundinamarca, Boyacá y San Andrés.
- Región 2: Huila, Tolima, Caquetá y Putumayo.
- Región 3: Caldas, Risaralda y Quindío.
- Región 4: Valle del Cauca, Cauca y Nariño.
- Región 5: Santander, Norte de Santander y Arauca.
- Región 6: Antioquia, Córdoba y Chocó.
- Región 7: Meta, Casanare, Guaviare, Guainía, Vaupés y Vichada.
- Región 8: Bolívar, Cesar, Atlántico, Magdalena, Sucre y La Guajira.

En su primer año, se realizaron 16 sesiones en las principales ciudades capitales. Así mismo, se llevaron a cabo actividades presenciales durante 2020 y 2021, para atender fechas de alta movilidad, como el “Día de la Raza” (actividades en nueve ciudades, el miércoles 13 de octubre de 2021), el “Día de todos los Santos” (acciones en siete ciudades, el martes 26 de octubre de 2021), la “Independencia de Cartagena” (actividades en ocho ciudades, el miércoles 10 de noviembre de 2021) y “velitas e inicio Plan Navidad” (acciones en ocho ciudades, el viernes 3 de diciembre de 2021).



El Consejo Consultivo de Seguridad Vial

Así como el Gobierno de Iván Duque se propuso consolidar la seguridad vial en las agendas regionales en todo el país, también se comprometió a consolidar la institucionalidad nacional en la materia. Un ejemplo de esto es la constitución, en 2021, del Consejo Consultivo de Seguridad Vial. La historia de esta instancia se remonta a 2013, cuando la Ley 1702 de ese año dejó planteada la constitución de importantes instrumentos e instancias para la gestión y participación en la construcción de la política pública de seguridad vial.

Así pues, hay que entender al Consejo Consultivo de Seguridad Vial como una de las manifestaciones más claras del interés gubernamental para concretar el enfoque de la corresponsabilidad, de cara a las dinámicas y las soluciones que requiere el fenómeno de la siniestralidad vial. También es una manera de evidenciar la necesidad de atender miradas multicausales desde las posiciones de diferentes actores, fortaleciendo el accionar público con diversas perspectivas que se vean alimentadas con enfoques incluyentes, complementarios y oportunos.

Durante esta gestión, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de manera decidida, sistemática y trabajando en equipo, siguiendo los mandatos del Presidente Iván Duque, puso en marcha y constituyó el Consejo Consultivo de Seguridad Vial, como un escenario donde se materializa el rol de la ciudadanía y su representación en la toma de decisiones sobre lo público. De ahí que este Consejo sea entendido como un órgano consultivo y de participación pública y privada, que tiene como objetivo informar sobre los planes y las estrategias de seguridad vial, proponer acciones, debatir propuestas y lograr el compromiso, alineación y consenso entre estos sectores frente a los objetivos y estrategias nacionales de seguridad vial, con el propósito de salvar más vidas en las vías.

El Consejo Consultivo, que inició labores en 2021, tiene entre sus miembros un representante de las víctimas de siniestros viales, uno de los colectivos de usuarios, una persona de los organismos de apoyo, un representante del sector de ensamblaje, un representante de la academia experto en seguridad vial y un representante de las autoridades de tránsito. Su periodo dura cuatro años.

Además de su creación y puesta en funcionamiento, el Consejo elaboró y aprobó su reglamento interno, y logró posicionarse como una instancia necesaria y articuladora dentro de la estructura de la seguridad vial en el país. Diferentes actores, tanto públicos como privados, ya reconocen su involucramiento en las decisiones de política de seguridad vial, hasta el punto, por ejemplo, de estar avanzando firmemente en la revisión y generación de aportes al Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031.

La consolidación del Consejo Consultivo le permite al país avanzar en la institucionalidad de la seguridad vial y posiciona esta problemática en las agendas públicas, privadas y sociales.

Hasta febrero de 2022, el Consejo ha sesionado 10 veces, reuniones en las que ha desarrollado discusiones encaminadas a la gestión del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031; la agenda legislativa para la adopción de estándares de seguridad vehicular; la idoneidad de conductores y su relación con el proceso de licenciamiento; medidas para la protección de la vida de los ciclistas y motociclistas; fuentes de financiación para la investigación y la innovación en seguridad vial, y el fortalecimiento del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

La consolidación del Consejo Consultivo le permite al país avanzar en la institucionalidad de la seguridad vial y posiciona esta problemática en las agendas públicas, privadas y sociales. De igual manera, se trata de un espacio de encuentro estratégico, que permite sostener y avanzar en acciones y políticas de largo aliento, que superen los periodos ejecutivos del gobierno nacional.

Una Superintendencia para todos los usuarios en todos los modos

El inicio del cuatrienio 2018-2022 tenía en el horizonte un aniversario muy especial para el sector: los 30 años de labores de la Superintendencia de Puertos y Transporte, que se cumplirían en 2021. Esa fecha traía consigo la oportunidad y el desafío de potenciar a la entidad, enmarcándola, de paso, en los principios de Equidad y Legalidad definidos por el Gobierno del Presidente Iván Duque.

Con eso en mente, desde el primer momento de la gestión del Ministerio, se planteó la necesidad de una renovación de la Superintendencia, para convertirla en una entidad en la que primara el acompañamiento y la protección de los ciudadanos, sin importar el modo en que se movilizan. Con estas premisas, se realizó un intenso trabajo de análisis y reestructuración de la entidad, que llevó a la publicación del Decreto 2409 de 2018, el cual la reestructuró por completo, llevando incluso a un cambio de nombre. Desde el 24 de diciembre de 2018, fecha en que se promulgó el decreto, llega al sector la Superintendencia de Transporte.

En ese proceso de renovación se definieron tres pilares como fundamentales para las funciones de entidad: la protección de los usuarios como política pública, el fortalecimiento de sus labores de vigilancia, y la consolidación de una transformación tecnológica, de comunicaciones y manejo de información, que la trajera al siglo XXI. Con esto, la Superintendencia será un apoyo contundente a la tarea del Ministerio de conectar las vidas de los colombianos.

Para lograr el adecuado desarrollo de esos pilares, el fortalecimiento institucional y la presencia descentralizada fueron clave. Gracias a estas gestiones, la SuperTransporte empezó a ser considerada una

entidad de puertas abiertas, con espacio para todos y cercanía a las diferentes regiones del país, incluyendo la Colombia Profunda.

Entre los cambios que supuso la renovación, enmarcados en el primer pilar mencionado, está la creación de la Delegatura de Protección de los usuarios. Su principal función es promover, de forma permanente, los derechos y los deberes de las personas que acceden a los servicios de transporte. También está dedicada a acompañar a los empresarios de todos los modos de transporte para asegurarse que cumplan con las normas, y de esa manera presten un servicio de calidad, que redunde en beneficios para todos.

De la misma manera, la vigilancia del sector, con enfoque en la promoción y prevención y dirigida especialmente hacia los empresarios, viene siendo otra de las funciones primordiales dentro de las labores de la nueva SuperTransporte. Con esto, además de ejercer inspección y control, la entidad realiza una labor preventiva y de acompañamiento a los diferentes actores en todos los modos, a través de las cuatro delegaturas que tiene la entidad: Tránsito y Transporte Terrestre Automotor, Puertos, Protección a los Usuarios y Concesiones e Infraestructura. De esta manera, la Superintendencia cuida los derechos del destinatario final de la prestación del servicio público de transporte, así como todo lo que el sector dinamiza gracias a sus actividades.

La modernización, el acceso a la información, la transparencia y el aprovechamiento de las herramientas digitales son algunos de los temas ejecutados en el tercer pilar de la renovación de la SuperTransporte. Los avances en este sentido son varios y desde diferentes ejes. De una parte, se promovió un importante desarrollo tecnológico, para que la conectividad con usuarios y vigilados ganara en eficacia y eficiencia, imponiéndose como un elemento básico a la hora de interactuar con ellos.

Como resultado, nació la Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones. Gracias a esto, se desarrollaron herramientas, algunas de ellas en tiempos de pandemia, con las cuales quedó en evidencia que era posible superar las barreras de la presencialidad. Muchas de ellas tuvieron desarrollos y crecimientos graduales, que las consolidaron. Un ejemplo de esto es el sistema Saspro, herramienta que permitió obtener, en tiempo real, información para evidenciar el cumplimiento de las medidas sanitarias decretadas por el Gobierno Nacional. Los proveedores de esta información eran, en su gran mayoría, los administradores de las diferentes infraestructuras del transporte, quienes aprovecharon la simplicidad y facilidad del sistema para mantener al día sus reportes.

Otro ejemplo es el diseño y puesta en marcha del “Visor geográfico de infraestructura no concesionada marítima y fluvial”, resultado de una

La SuperTransporte empezó a ser considerada una entidad de puertas abiertas, con espacio para todos y cercanía a las diferentes regiones del país, incluyendo la Colombia Profunda.

estrategia de georreferenciación y caracterización llevada a cabo por la Dirección de Promoción y Prevención de la Delegatura de Puertos. Para su construcción, esta dependencia realizó operativos de inspección en 146 municipios y cuerpos de agua de 26 departamentos del país.

La renovación le dio un sabor especial a la conmemoración de los 30 años de labores de la Superintendencia de Transporte, lo que la puso en ruta con los desafíos que trae un mundo cada vez más interconectado no solo a nivel tecnológico, sino también desde el transporte. La intermodalidad es una realidad en los diferentes escenarios que conciernen al sector y la entidad encargada de su supervisión no podía ser indiferente a estas dinámicas.

Hoy, esta entidad, una de las superintendencias más jóvenes que tiene el país, está totalmente enfocada en acompañar a sus vigilados, propender por la protección de derechos y por generar cambios y mejoras antes que sanciones.

Otro importante esfuerzo de la Superintendencia de Transporte tras su renovación fue consolidar su presencia a nivel nacional. Si el objetivo era acompañar a los usuarios y vigilados, esto tenía que hacerse de una manera más cercana, para que ellos sintieran realmente a la entidad a su lado. Esta cercanía está alienada, además, con los principios del Gobierno de escuchar a los ciudadanos, de estar siempre atentos a acompañarlos y protegerlos.

En esta materia el cambio ha sido evidente. En 2019, cuando inició la renovación, la Superintendencia de Transporte tenía solo 18 puntos de atención repartidos por el país. En contraste, para el primer trimestre de 2022 ya contaba con 60 profesionales ubicados en 24 ciudades de 21 departamentos. Gracias a este equipo, hace presencia en 26 terminales de transporte terrestre, 25 aeropuertos y 17 oficinas, localizadas en Casas del Consumidor, en las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte, en algunas oficinas del Inviás, en la Cámara de Comercio de Buenaventura y en la oficina de Relacionamento con el Ciudadano, en Bogotá.

Esa es una parte de la estrategia de acompañamiento. También se ha desarrollado un intenso trabajo de divulgación especializada para estar más cerca de los empresarios y usuarios del sector transporte. Como resultado de este trabajo, los transportadores de los diferentes modos han sentido la presencia de una entidad técnica, que desde su experticia los orienta para el correcto cumplimiento de las normas, lo que contribuye a su crecimiento y desarrollo económico, reputacional y competitivo.

De la misma manera, la entidad sensibilizó cerca de dos millones de viajeros, en temas como sus deberes y derechos, y sobre cómo la Super puede apoyarlos ante situaciones en las que se sientan perjudicados. En esto fueron clave las intermediaciones *in situ* realizadas por los

regionales de la entidad. Al estar presentes permanentemente en aeropuertos y terminales, los usuarios ya saben que cuentan con la Superintendencia para intervenir en momentos en los necesitan apoyo al sentir vulnerados sus derechos. El resultado aquí no es solo la protección de los ciudadanos sino también un mejor relacionamiento con los empresarios, con lo que se cumple la promesa de valor fundamental para el sector: prestar un servicio con calidad en el que prime la seguridad para los usuarios, siempre bajo el mandato de la legalidad. Gracias a esto, la SuperTransporte ha logrado alrededor de 22.000 soluciones en situaciones en las que usuarios y prestadores de servicios tenían desacuerdos.

Hay otra bonita experiencia que ilustra la vocación de servicio que ha permeado todas las áreas de la entidad. Entre septiembre y octubre de 2019, la SuperTransporte llevó a cabo la “Misión al Corazón del Atrato”, una oportunidad de adentrarse a la Colombia Profunda para atender las necesidades de ciudadanos que normalmente no tendrían acceso. Durante estos dos meses, se recorrieron varias poblaciones ribereñas del río Atrato, compartiendo con comunidades afrocolombianas e indígenas de esta zona del país.

Este recorrido partió del municipio de Turbo, en Antioquia. La invitación siempre fue a acercarse a la unidad móvil de la Red Nacional para dar a conocer las inconformidades frente a los servicios de transporte público en poblaciones como Riosucio, Carmen del Darién, Bojayá, en el Chocó, y Vigía del Fuerte, en Antioquia. La recepción y la participación masiva de ciudadanos en la jornada demostraron la importancia de estar más cerca de las regiones, tal como ha sido el objetivo de la Super, y de todo el sector, durante esta gestión.

Todos los cambios que trajo la renovación de la Superintendencia de Transporte derivaron en una reestructuración de su planta de personal. En este proceso, también había oportunidades de mejora, para fortalecer a la entidad, a partir de los principios de inclusión, transparencia y legalidad que rigen a todo el Gobierno de Colombia. Con ese propósito, la entidad desarrolló e implementó el programa “Juventud y Meritocracia”, con el que busca atraer a la Super a profesionales jóvenes que se distingan por sus méritos académicos, su amor y compromiso con el país, y estén dispuestos a trabajar en el sector transporte con total entrega, demostrando su arraigo, preparación, conocimientos y, sobre todo, su vocación de servicio.

A través del programa se pretende darles a los jóvenes de 18 a 28 años la oportunidad de ingresar al servicio público, sin considerar la experiencia laboral previa en la mayoría de los casos. Con esto, la entidad promueve la transformación de la administración pública desde las bases y ayuda a mitigar y desvanecer las barreras de entrada al mercado laboral que encuentran muchos recién graduados en el país.

En 2019, cuando inició la renovación, la Superintendencia de Transporte tenía solo 18 puntos de atención repartidos por el país. En contraste, para el primer trimestre de 2022 ya contaba con 60 profesionales ubicados en 24 ciudades de 21 departamentos. Gracias a este equipo, hace presencia en 26 terminales de transporte terrestre, 25 aeropuertos y 17 oficinas.

“Juventud y Meritocracia” es, además, una forma de aplicar la Ley del Primer Empleo desde la Superintendencia, ya que esta les permite a las organizaciones considerar soluciones e ideas innovadoras para incentivar una mayor destreza en las tareas y funciones de cada una de las áreas. Así, se les abre una puerta a los jóvenes en el mercado laboral, lo que transforma la transición entre la universidad y el trabajo en una experiencia llena de oportunidades y expectativas positivas. Ese fue otro de los objetivos que perseguía la Delegatura de Tránsito y Transporte Terrestre al definir el criterio meritocrático como un requisito esencial para la vinculación de nuevos funcionarios.

El apoyo del Ministerio de Transporte ha sido fundamental para el buen desarrollo de este proyecto, que ya ha vivido dos hitos importantes. En 2019, momento de su lanzamiento, el reclutamiento se realizó contactando directamente a los profesionales que obtuvieron las notas más altas en los exámenes Saber Pro. Gracias a esto, 17 profesionales fueron vinculados a la entidad, algunos nombrados dentro de la planta de personal y otros vinculados a través de contratos de prestación de servicios profesionales.

La gran acogida de esta primera experiencia llevó a que la segunda convocatoria, realizada en 2020, fuera más abierta, y a que se mantuvieran los mejores puntajes como uno de los criterios de selección. A esto se sumaron puntos extra por reconocimientos a conocimientos innovadores, pasión por la investigación y la tecnología, y participación en concursos internacionales en representación de universidades nacionales. En esta oportunidad se recibieron alrededor de 900 postulaciones de jóvenes de todo el país, entre las cuales se seleccionaron 21 aspirantes, quienes entraron a la entidad nombrados en planta o vinculados a través de contratos de prestación de servicios profesionales. Como resultado de las dos convocatorias, para el primer trimestre de 2022, los jóvenes seleccionados a través del programa ocupaban el 34% de la planta de personal de la SuperTransporte.

Entendiendo la necesidad de parar y resguardarse, también estaba la responsabilidad mayúscula de garantizar que ningún lugar del país estuviera desabastecido ni de alimentos ni de medicamentos.

El Centro de Logística y Transporte: una respuesta inmediata a la pandemia

Poco más de dos años han transcurrido desde que la llegada del Covid-19 cambió la forma en que el mundo funcionaba. Y si bien en este momento se siente reiterativo decir que en marzo de 2020 nadie estaba preparado para vivir una situación como esa, lo cierto es que así fue. Sobre la marcha, y muchas veces a pasos acelerados, el planeta entero tuvo que “adaptarse” a una nueva realidad.

Desde el sector transporte, esto implicó muchas cosas. La principal, como en todos los sectores, fue el cuidado de las personas. Así, los diferentes actores que componen el sector se acomodaron para cumplir aislamientos y confinamientos, algunas obras se pararon y

otras siguieron con el menor nivel de asistencia, debido a su avance o potencial riesgo ante una suspensión prolongada. Desde las oficinas se hicieron los ajustes para mantener las operaciones de manera virtual y a distancia, y desde el Ministerio y las diferentes entidades se fueron generando las dinámicas necesarias para que el país se siguiera moviendo más allá de estas circunstancias extraordinarias.

En medio de todo ese proceso de preparación, adaptación y reacomodación, había un tema clave que no permitía detenerse de manera completa y permanente: la distribución de productos y alimentos básicos, así como de insumos médicos, desde los diferentes centros de producción hacia todas las regiones del país. Entendiendo la necesidad de parar y resguardarse, también estaba la responsabilidad mayúscula de garantizar que ningún lugar del país estuviera desabastecido ni de alimentos ni de medicamentos. Con esto, además de garantizar la seguridad alimentaria y evitar sobrecargar el sistema de salud por razones evitables, se buscaba minimizar los impactos económicos a largo plazo de la pandemia.

Esto supuso un reto mayúsculo para el sector transporte, que desde los días anteriores a los aislamientos ya veía cómo estaban cambiando los sistemas productivos, las cadenas de suministro y las dinámicas de logística y distribución en el país. Para encontrar una salida que permitiera balancear las medidas de cuidado y prevención del contagio con el abastecimiento de los ciudadanos, nació el Centro de Logística y Transporte, un espacio de articulación del más alto nivel, conformado por representantes del Gobierno Nacional, autoridades regionales y locales, la Policía Nacional, el sector privado y otros los actores del sector público con participación o influencia en las dinámicas de producción, transporte y comercio.

El Centro fue creado a través del Decreto 482 de 2020, conformado por los Ministerios de Transporte, Agricultura, Comercio, Industria y Turismo y Defensa, y sería presidido por el Viceministerio de Transporte. Entre sus miembros también habría un delegado permanente de la Presidencia y, dependiendo de los temas a tratar, se invitaría a las autoridades, los actores y los sectores involucrados.

El objetivo primordial de este espacio era servir de articulador para velar por el transporte, la logística y el comercio durante los tiempos en que se extendieran los aislamientos preventivos obligatorios, en principio. Se pretendía tener un lugar que centralizara la información de los diferentes sectores y actores, para poder tomar decisiones informadas y atender, con la velocidad que la situación requería, todas las necesidades de abastecimiento del territorio nacional, en especial, de alimentos, insumos médicos y artículos de salud.

Para lograrlo, se definieron 13 grupos técnicos de trabajo, conformados por representantes de las autoridades administrativas, encargados

Para encontrar una salida que permitiera balancear las medidas de cuidado y prevención del contagio con el abastecimiento de los ciudadanos, nació el Centro de Logística y Transporte, un espacio de articulación del más alto nivel.

de consolidar información en cada una de sus áreas de competencia. Su misión era reportar así las alertas identificadas en las sesiones del Centro de Logística, para permitir una correcta reacción. Estos grupos eran:

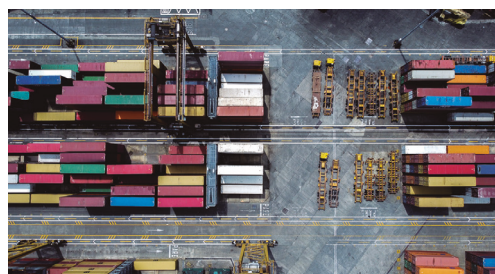
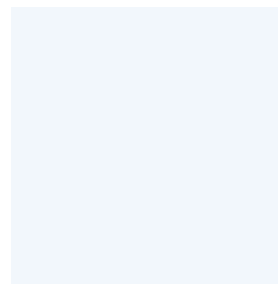
- Equipo de Logística.
- Equipo de Transporte y Tránsito.
- Equipo de Sistemas de Transporte Masivo.
- Equipo de Monitoreo de Precios.
- Equipo de Infraestructura.
- Equipo de Seguridad Vial.
- Equipo de Abastecimiento y Comercio Exterior.
- Equipo de Usuarios de Transporte Intermunicipal y Terminales de Transporte.
- Equipo de Hoteles y Restaurantes.
- Equipo de Seguridad.
- Equipo Aeroportuario.
- Equipo de Atención al Ciudadano.
- Equipo de Prensa.

Con un objetivo claro y los diferentes equipos conformados y organizados, el Viceministerio de Transporte, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía y el Grupo de Logística del Ministerio de Transporte, apoyados por el programa de Gerencias de Corredor Logístico, se convirtieron en los grandes compiladores de toda la información esencial para la movilización de carga por el país, a partir del análisis del estado de las principales rutas de transporte, las cargas a movilizar y los modos más adecuados para hacerlo. Así, en cada sesión del Centro se presentan cifras acerca de la movilización de carga en los modos carretero, férreo y fluvial, consolidadas y publicadas en el portal logístico de Colombia, una herramienta tecnológica que también se vio fortalecida y robustecida durante la pandemia, entendiendo que para tomar mejores decisiones se necesitaba información clara, veraz, organizada y actualizada de manera permanente.

Poco a poco, las medidas de aislamiento y cuarentena se fueron relajando, lo que dio paso a la reactivación de las diferentes actividades y sectores. Este proceso también fue acompañado por el Centro de Logística y Transporte, que mantuvo su papel de articulador para lograr mayores eficiencias en los diferentes corredores logísticos del país.

El Centro de Logística y Transporte impactó de manera positiva la eficiencia del transporte y la logística del país en el momento más difícil, al garantizar el abastecimiento y la movilización de las personas en todo el territorio nacional. Esta experiencia exitosa de articulación intersectorial hizo evidente la necesidad de transformar este Centro en un espacio permanente, donde las autoridades de

la logística, el transporte y el abastecimiento tomen decisiones conjuntas para el bienestar del país. Para esto, el Gobierno creó una Comisión Intersectorial liderada por los ministerios de Transporte y Comercio, y con la participación de los ministerios del Interior, Agricultura y Defensa. Esta Comisión gestionará, entre otros temas, la logística asociada a las cadenas de valor en el país. Vale la pena destacar que desde su creación, y hasta el 31 de mayo de 2022, el Centro ha sesionado 254 veces y ha realizado un estricto seguimiento a los reportes de transporte aéreo, portuario, marítimo, al movimiento de pasajeros, a la infraestructura y logística.





Capítulo 2

Hacia la modernización y la
eficiencia del transporte

Nuevo aire para el transporte de carga

Parte de nuestra ambición de conectar las vidas de los colombianos tenía que ver con mejorar las condiciones de los diferentes actores del sector. En esto, uno de los públicos con los que más se trabajó fue el transporte de carga, que está presente, de una forma u otra, prácticamente en todas las actividades que se realizan en el país en su día a día. Fue, además, una de las primeras solicitudes que recibimos del Presidente Iván Duque, quien dijo “por favor, cuiden de mis transportadores”.

Conscientes de su importancia, estructuramos diferentes estrategias, pensadas en el bienestar de los diferentes miembros de esta cadena, que impacta además la logística, la sostenibilidad y la movilidad de toda la Nación.

Teniendo en cuenta que uno de los ejes definidos por el Presidente para su gestión era el cuidado del medioambiente, hicimos un diagnóstico de las formas en que el sector transporte podía aportar. En él, encontramos que la edad y el estado de una parte del parque automotor de carga afectaban la sostenibilidad, al contaminar más que otros más modernos. A esto hay que sumar que un camión más nuevo, por razones obvias como la tecnología que puede tener, es más seguro y más eficiente. Todo esto, de alguna manera, nos indicaba el camino a seguir.

Esa fue la génesis del Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga, diseñado desde el Ministerio de Transporte durante 2019 y puesto en marcha ese mismo año. El objetivo de esta iniciativa era incentivar a los propietarios de vehículos de carga de más de 20 años de antigüedad, a que los modernizaran, entendiendo que vehículos más modernos propician aumentos en la productividad, en especial para los pequeños transportadores, generan mayores eficiencias, reducen la contaminación y mitigan la ocurrencia de siniestros viales. Los beneficios eran por diferentes áreas.

Desde su inicio hasta el 31 de mayo de 2022, se han desintegrado 3.457 vehículos de carga. Además, a través del nuevo Fondo de Modernización del Parque Automotor de Carga, se han ejecutado cerca de 121.177 millones de pesos en reconocimiento económico, con corte al 31 de mayo de 2022.

Para lograr esa modernización, el programa definió tres alternativas de reconocimiento económico y tres para la reposición sin reconocimiento económico. Los transportadores podían acceder a cualquiera de ellas:

Alternativas de reconocimiento económico

- Reconocimiento económico del 60% o 70%, para vehículos operativos, por desintegración física total con fines de reposición.
- Reconocimiento económico del 100%, para vehículos operativos, por desintegración física total sin fines de reposición.
- Reconocimiento económico del 40%, para vehículos no operativos por desintegración física total sin fines de reposición.

Alternativas de reposición sin reconocimiento económico

- Reposición por desintegración física total sin reconocimiento económico.
- Reposición por pérdida o destrucción total.
- Reposición por hurto.

El programa venía desarrollándose dentro de lo esperado cuando inició la pandemia causada por el Covid-19, que generó un impacto, como ocurrió en todos los sectores y actividades del país. Sin embargo, los resultados demuestran que su intención fue entendida por los transportadores. Prueba de esto es que, desde su inicio hasta el 31 de mayo de 2022, se han desintegrado 3.457 vehículos de carga. Además, a través del nuevo Fondo de Modernización del Parque Automotor de Carga, se han ejecutado cerca de 121.177 millones de pesos en reconocimiento económico, con corte al 31 de mayo de 2022, lo que ha beneficiado a los propietarios de 2.354 vehículos.

Con el objetivo de promocionar el programa, y de esta manera contribuir a la reactivación económica del país, desde el Ministerio de Transporte expedimos la Resolución 39495 del 7 de septiembre de 2021, que amplió el plazo de validación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Soat) y la Revisión Técnico-mecánica y de Emisiones Contaminantes (RTM), de 5 a 8 años, durante 10 meses, para permitir la postulación de los vehículos de carga a los que se les vencieron estos documentos durante el aislamiento obligatorio y la suspensión de términos de 2020.

El Programa también estableció que para los vehículos de carga con Peso Bruto Vehicular (PBV) superior a 10,5 toneladas, que ingresen al mercado sin haber adelantado el proceso de desintegración, es necesario cancelar el 15% del valor comercial del automotor. Estos recursos se destinan al Fondo de Modernización, como una contribución para incentivar la reposición o desintegración de los vehículos de carga.

Los registros de información del Ministerio muestran que, entre el año 2019 y el 31 de mayo de 2022, se han aprobado 11.135 solicitudes de ingreso de nuevos vehículos de carga, por el mecanismo del pago de la contribución. Además, vale la pena destacar que por concepto del pago de la contribución del 15%, entre 2019 y el 31 de mayo de 2022, se han generado ingresos por poco más de 524.000 millones de pesos.

Desintegrar tiene sus beneficios

Viendo el potencial que tenía el Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga fue necesario pensar en alternativas para complementarlo y fortalecerlo. Esto se logró con la expedición del Decreto 221 del 14 de febrero de 2020, que estará vigente hasta diciembre de 2024, y del 789 del 4 de junio de 2020, que estuvo vigente hasta el 31 de diciembre de 2021. Las dos medidas, conocidas como el IVA CREI, contemplan el beneficio de exención del IVA en la compra de los nuevos vehículos por parte de los pequeños transportadores que hacen parte del Programa, siempre y cuando cumplan con las condiciones allí señaladas, y se adquieran para hacer la reposición de los desintegrados.

De acuerdo con los datos del Registro Único Nacional de Tránsito (Runt), desde la entrada en vigencia de las resoluciones y hasta el 31 de mayo de 2022, fueron expedidos 1.802 certificados IVACREI CARGA, que facilitan la compra de igual número de vehículos, por parte de pequeños transportadores de la modalidad.

Por un transporte de carga más legal

En paralelo con este programa, el Ministerio ejecuta otras iniciativas para favorecer a los transportadores de carga e incentivar la legalidad y formalidad en el sector. El proceso de normalización del registro inicial de los vehículos de carga que presentan omisión en su matrícula se lanzó con el objetivo de subsanar esta situación. Para eso, se definieron tres tipos de normalización: por desintegración de otro vehículo, por cancelación de la caución, o utilizando los certificados de cumplimiento de requisitos.

Gracias a esto, con corte a mayo de 2022 se han normalizado 5.150 vehículos. Hay que resaltar que en febrero de ese año se estableció un récord en el número de normalizaciones desde que entró en vigencia esta medida.

En desarrollo del proceso de identificación de vehículos con omisión en la matrícula, contemplado en el Decreto 1079 de 2015, desde el Ministerio se publicaron listados de vehículos con presunta omisión, en los que se incluyeron, hasta mayo de 2022, 30.702 automotores. Con esto se esperaba que los propietarios revisaran la situación de sus vehículos, para que en caso de contar con los documentos que sirvieron de soporte para las matrículas, los presentaran para la correspondiente validación.

El IVA CREI contempla el beneficio de exención del IVA en la compra de los nuevos vehículos por parte de los pequeños transportadores que hacen parte del Programa, siempre y cuando cumplan con las condiciones allí señaladas, y se adquieran para hacer la reposición de los desintegrados.



Esto permitía definir si se generaba o no anotación como vehículos con omisión en el registro inicial en el Runt, al igual que la alerta en el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC).

Teniendo en cuenta que este proceso también se vio afectado por la pandemia, desde el Ministerio de Transporte iniciamos un proceso de revisión de la norma, para verificar qué se podía ajustar para darle mayor impacto a las medidas. Así surgió la opción de modificar el Anexo 1 de la Resolución 3913 de 2019, para actualizar los parámetros para que los propietarios de los camiones rígidos de dos ejes de menor capacidad de carga, paguen un valor equivalente al que debían cancelar en su momento por concepto de caución, con el fin de corregir y solucionar los errores en la matrícula de sus equipos.

Esta modificación fue el resultado de oír a los transportadores, entender sus necesidades y estudiar y analizar sus solicitudes. Aquí se incluye una nueva guía para el pago de cauciones para corregir y solucionar errores de la matrícula, lo que hace que los procesos de normalización vehicular sean menos complejos. De esta manera, se mantienen los principios de legalidad y equidad promovidos por el Gobierno Nacional, mientras que se incentiva la normalización vehicular.

Un último punto a destacar en este tema es que, entre julio de 2019 y el 31 de mayo de 2022, han ingresado al Fondo de Modernización del Parque Automotor de Carga 80.793 millones de pesos, por concepto del pago de la caución para la normalización del registro inicial de los vehículos con omisión en la matrícula.

Ayuda en tiempos difíciles

Después de tanto tiempo, decir que la pandemia del Covid-19 tuvo un fuerte impacto en todos los sectores es poco menos que una obviedad. Pero a mediados de 2020, cuando estábamos viviendo los rigores de los aislamientos y la consecuente disminución de casi todas las actividades productivas, fue necesario que el Gobierno tomara medidas de apoyo a los diferentes sectores, para mitigar los efectos negativos que se estaban padeciendo.

Entonces, viendo que ese momento requería de medidas de choque efectivas para disminuir el impacto que tenía la situación sobre los diferentes actores del sector, el Ministerio de Transporte y el Banco de Desarrollo Empresarial de Colombia (Bancóldex) crearon “Transporte Responde”, una línea de crédito preferencial para el sector, con un cupo cercano a los 95.000 millones de pesos.

El convenio fue suscrito el 16 de junio de 2020 y la línea empezó actividades el 22 de junio del mismo año. Podían aplicar a la línea personas naturales o jurídicas, conductores y propietarios, que

Con la publicación de listados de vehículos con presunta omisión se esperaba que los propietarios revisaran la situación de sus vehículos, para que en caso de contar con los documentos que sirvieron de soporte para las matrículas, los presentaran para la correspondiente validación. Esto permitía definir si se generaba o no anotación como vehículos con omisión en el registro inicial en el Runt.

Transporte Responde tuvo un éxito superior al esperado, al otorgar 91.977 millones de pesos en recursos con rapidez, a 1.155 empresas, de las cuales 887 eran Mipymes, de lejos, las más favorecidas.

desarrollaran actividades referidas a los códigos CIU de transporte de pasajeros (excepto transporte masivo), transporte mixto, transporte de carga por carretera, transporte fluvial de pasajeros, transporte fluvial de carga y terminales de transporte. Para maximizar sus efectos, se realizaron 15 reuniones virtuales de socialización con los diferentes actores del sector transporte de todas las regiones del país. También contó con el respaldo del Fondo Nacional de Garantías (FNG).

Transporte Responde tuvo un éxito superior al esperado, al otorgar 91.977 millones de pesos en recursos con rapidez, a 1.155 empresas, de las cuales 887 eran Mipymes, de lejos, las más favorecidas. Por modalidad, la mayor parte de los recursos fueron desembolsados al transporte de carga por carretera, con el 62,66%, seguido del transporte de pasajeros, con el 29,26%. Los recursos llegaron a todo el país, pues las empresas beneficiadas se encuentran distribuidas en 29 departamentos.

Viendo los buenos resultados, tanto a nivel del apoyo brindado al sector para mitigar los efectos de la pandemia como de la asignación de los recursos, se tomó la decisión de desarrollar una segunda fase. Con esto, además, se mantenía el compromiso del Gobierno de apoyar la reactivación del sector.

Esta segunda fase también fue desarrollada por el Ministerio de Transporte y Bancóldex, y contó también con el trabajo del Ministerio de Hacienda. Ante la gran demanda de la primera etapa, se amplió el cupo, teniendo disponibles 715.000 millones de pesos, y abriendo la posibilidad de acceder a los recursos a empresarios de los modos aéreo y marítimo, así como el terrestre y el fluvial, beneficiados por la primera etapa.

Se mantuvieron beneficios como los créditos con plazo de pago hasta cuatro años y un periodo de gracia de hasta un año. Además, los transportadores contaban con un beneficio de dos puntos porcentuales (2%) por debajo de la tasa de interés del banco comercial de su preferencia, así como amortización a capital en cuotas mensuales o trimestrales.

Para tener una mayor divulgación se socializó virtualmente a través del Facebook del Ministerio de Transporte y el canal de Youtube de Bancóldex. También se realizaron 10 ruedas financieras en diferentes regiones del país.

Con corte a junio 6 de 2022, se han desembolsado cerca de 390.000 millones de pesos en 1.335 pagos, apoyando a 1.100 transportadores. Al igual que en la primera etapa, los recursos han llegado a 29 departamentos del país.

A través de Transporte Responde I y II, el Gobierno ha desembolsado más de 480.000 millones de pesos en créditos destinados a apoyar a las empresas del Sector Transporte a enfrentar los efectos de la pandemia.

Este programa fue otro de los mecanismos de apoyo diseñados para acompañar a los empresarios del país en este difícil momento, para trabajar de la mano con ellos en la reactivación económica.

Más opciones para el transporte escolar

El sector transporte tiene un espectro de temas amplio y variado, que obliga a desarrollar gestiones en apariencia diferentes de manera paralela, para poder consolidar y potenciar los modos y servicios que se ofrecen. El objetivo, siempre, es ayudar a la movilidad de los colombianos, sin importar el modo que utilicen o los servicios que requieran. En esto, era necesario entender que la movilidad es un derecho y que gracias a ella se llevaría equidad, desarrollo y paz con legalidad a todo el país.

Partiendo de los mandatos de Equidad y Legalidad, pilares del Gobierno de Iván Duque, y con el propósito de reconocer las diferencias evidentes que se dan en la prestación del servicio de transporte según las regiones, que en ocasiones tienen demasiadas dificultades, en el Plan Nacional de Desarrollo se le entregó al Ministerio de Transporte la posibilidad de crear Zonas Diferenciales para el Transporte y/o el Tránsito (ZDT) en municipios o grupos de municipios cuyas características impidan la normal prestación de los servicios de transporte o tránsito en las condiciones de la normativa vigente. Este concepto fue reglamentado a través del Decreto 746 de 2020, en un trabajo conjunto del Gobierno, liderado por las Ministras de Transporte y Educación.

Las ZDT tienen los objetivos de garantizar las condiciones de accesibilidad y seguridad, promover la formalización del servicio de transporte público y garantizar a los pobladores los servicios de tránsito y transporte. Esta norma aplica para municipios que no tengan sistemas de transporte cofinanciados por la Nación y en los que no sea posible la normal prestación del servicio de transporte público según las normas vigentes, bien sea por su vocación rural o por las características económicas, geográficas, sociales y/o étnicas, u otras propias del territorio.

Su creación parte de las autoridades locales, que deben presentar una solicitud por medio de un alcalde, o grupo de alcaldes si se trata de una reunión de municipios. Esta solicitud debe cumplir con los requisitos incluidos en el Decreto, entre ellos la justificación, los municipios y jurisdicción a la que aplicaría, indicación de si se trata de una zona diferencial de transporte o de tránsito, e indicación de la modalidad de transporte a la que aplicaría, entre otros. En caso de tratarse de una ZDT para la modalidad de servicio de transporte especial escolar, el Ministerio de Transporte remitirá al Ministerio de Educación Nacional la solicitud.

Habiendo recibido la solicitud y realizado los estudios pertinentes, el Ministerio de Transporte podrá crear las Zonas Diferenciales para

En el Plan Nacional de Desarrollo se le entregó al Ministerio de Transporte la posibilidad de crear Zonas Diferenciales para el Transporte y/o el Tránsito (ZDT) en municipios o grupos de municipios cuyas características impidan la normal prestación de los servicios de transporte o tránsito en las condiciones de la normativa vigente. Este concepto fue reglamentado a través del Decreto 746 de 2020.

Actualmente se están proyectando tres actos administrativos que declararían ZDT en Roncesvalles, Anzoátegui, Casabianca, Santa Isable y Purificación, municipios del Tolima.

el Transporte y/o el Tránsito mediante un acto administrativo. En él quedarán establecidas su duración, conformación, extensión, ubicación geográfica, perímetro de transporte, las modalidades de transporte que aplicarán, entre otras condiciones transitorias necesarias para la prestación de los servicios de transporte público y/o tránsito que aplicarán en dichas zonas. Como ya mencionamos, si la ZDT es para transporte escolar, el Ministerio de Educación acompañará al de Transporte en su proceso de caracterización, y priorizará a zonas rurales o de frontera.

La posibilidad de crear ZDT no ha pasado desapercibida en el país. Desde la expedición del Decreto 746 del 28 de mayo de 2020, en plena pandemia, se han recibido 20 solicitudes para la declaración de Zonas Diferenciales para el Transporte Escolar, provenientes de municipios con dificultades de accesibilidad en los departamentos de Tolima, Cauca, Antioquia, Boyacá, Santander, Valle del Cauca, Nariño y Huila. También se han recibido seis postulaciones para la declaración de zonas diferenciales para el transporte de pasajeros, en zonas de difícil acceso y donde no se cuenta con empresas de servicio público de transporte ni se puede dar cumplimiento a la normatividad vigente. Estas han llegado de municipios de Tolima, Boyacá, Guainía, Norte de Santander y Amazonas.

Partiendo de estas solicitudes, actualmente, se están proyectando tres actos administrativos que declararían Zonas Diferenciales para el Transporte Escolar en Roncesvalles, Anzoátegui, Casabianca, Santa Isabel y Purificación, municipios del departamento de Tolima. Son procesos que siguen su curso en el Ministerio y que pronto tendrán listos sus conceptos, para mejorar la movilidad de estas poblaciones.

Cuidar a los colombianos desde la regulación

Hay otro proceso importante en torno a la regulación que avanza a nivel del Gobierno, aunque se trata de un área totalmente diferente, en la que cambian los implicados, beneficios y procedimientos. Esto no quiere decir que sean más o menos importantes que los ya explicados, sino que, por el amplio abanico de temáticas que maneja el transporte, buscan el beneficio de los colombianos desde otros escenarios. Y en este caso, el objetivo es mejorar la seguridad vial en Colombia, una meta que incluye a toda la población.

Para seguir trabajando en el desafío de disminuir la siniestralidad vial, el sector transporte y el Gobierno Nacional priorizaron el proceso para lograr la armonización y la adopción de la normatividad internacional en materia de importación, ensamble y comercialización de vehículos. Esto tiene como fin contar con vehículos cuyos niveles de seguridad sean superiores a los que se tienen actualmente, de manera que puedan mitigar e incluso adelantarse al error humano, para reducir los riesgos y las consecuencias de los siniestros en las vías.

Para entender un poco mejor en qué consiste esta gestión hay que hacer un pequeño recuento histórico y de contexto. En el mundo, desde hace un tiempo se vienen logrando avances importantes en seguridad vial, en especial en torno a los vehículos seguros, gracias al trabajo realizado por la Comisión Económica para Europa, una de las cinco comisiones regionales de las Naciones Unidas. Ellos, a través del Comité de Transporte, establecieron reglas de carácter global que permiten estandarizar acuerdos de armonización y normalización vehicular.

Entre esas medidas se destaca el *Acuerdo sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en éstos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones*. Este documento es conocido comúnmente como el Acuerdo de 1958 de las Naciones Unidas y proporciona un marco jurídico y administrativo para establecer regulaciones internacionales de mejores estándares de seguridad para los vehículos, sus sistemas y componentes. Es reconocido como un instrumento eficaz, que establece los lineamientos de desempeño para la introducción en el mercado de nuevas tecnologías para los vehículos. Su relevancia internacional es tal que más de 60 países participan en él.

El Acuerdo de 1958 es la hoja de ruta que adoptó el Gobierno frente a la regulación vehicular. Es un tema que complementa el enfoque de sistema seguro que venimos desarrollando. Hay que decir que se trabaja en varias iniciativas internacionales al tiempo porque en cuanto a las gestiones para salvar vidas en las vías, lo que se haga siempre será poco.

En los últimos años, desde el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se trabaja en la armonización de la normativa nacional con la internacional, en especial en temas de requisitos técnicos para vehículos y motos. También ha habido avances en la homologación y creación de laboratorios de ensayo y calibración, que han estado especialmente dirigidos a vehículos de transporte público, especial y de carga, vehículos particulares importados o ensamblados en el país y vehículos tipo motocicleta importados o ensamblados en el país.

Actualmente, el país adelanta el proceso de actualización de cinco reglamentos técnicos vehiculares: cintas retrorreflectivas; frenos de vehículos de cuatro y más ruedas; llantas de vehículos de cuatro y más ruedas; acristalamientos, y sistemas de retención: cinturones de seguridad y sus anclajes. Estos documentos han pasado por el desarrollo y la publicación de los análisis de impacto normativo y se espera continuar con el proceso para dejar en firme la normatividad, mediante la adopción de reglamentos internacionales de desempeño que establezcan una transición concertada hacia mejores prácticas de seguridad de vehículos en el país.

En los últimos años, desde el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se trabaja en la armonización de la normativa nacional con la internacional, en especial en temas de requisitos técnicos para vehículos y motos.

Asimismo, el Gobierno nacional trabaja en la adopción de los primeros Reglamentos Técnicos aplicables a las motocicletas, que incorporarán en la normatividad nacional el cumplimiento de requisitos técnicos de desempeño seguro, enfocados en los sistemas de frenado y las llantas de estos vehículos. Estos reglamentos son otra medida que adelantan la ANSV y el Ministerio de Transporte para proteger a los motociclistas, uno de los actores viales más vulnerables en las vías.





Capítulo 3

Gobernanza de la información
para la gestión y la supervisión
del sector

Mayor control para nuestros ríos

El sector transporte es mucho más amplio de lo que la gente se imagina. Abarca a las personas que se movilizan, los medios por lo cual lo hacen, las infraestructuras que permiten esa movilización, la política que regula todo ese proceso, el registro de los vehículos empleados, la supervisión y protección de los usuarios, y las maneras de hacer que esto fluya de manera coordinada y eficiente. Todo esto aplica para los modos aéreo, carretero, fluvial, férreo y marítimo. Tener todo esto controlado es un desafío mayúsculo, que requiere de complejos y robustos sistemas de información que apoyen a cada modo.

Durante este Gobierno, uno de los objetivos fue fortalecer los diferentes sistemas de registro que se tienen en el país en torno a los modos de transporte. El Registro Nacional Fluvial fue uno de estos sistemas en los que más avances se han tenido.

Para entender esto, lo primero sería dar un pequeño contexto sobre este sistema. La Ley 1242 de 2008 establece que el Ministerio de Transporte “llevará un Registro Nacional en coordinación total y permanente con todos los actores que intervienen en el modo Fluvial, quienes suministrarán la información. Este Registro será de carácter público”.

Para cumplir con eso, en 2015 el Ministerio creó el “Registro Nacional Fluvial”, un sistema digital para llevar la información de todos los actores que intervienen en el modo fluvial, para tener datos actualizados y útiles para la ejecución de los procesos fluviales en el país. Este registro cuenta con 13 módulos, que agilizaron los trámites que realizan las Inspecciones Fluviales del país.

El Registro Nacional Fluvial fue puesto en marcha en 2017 en las Inspecciones Fluviales de Barranquilla, Cartagena, Calamar, Magangué, El Banco, Gamarra, Barrancabermeja, Puerto Berrio y Puerto Salgar, todas pertenecientes a la cuenca del río Magdalena. En ese momento, los módulos habilitados fueron los Registros de



Personas, Tripulantes, Embarcaciones, Motores, Inspección, Patentes y Reportes.

Esto fue lo que se encontró al momento de iniciar nuestra gestión. La meta entonces era obvia: llevar el registro a todas las inspecciones fluviales del país. Esta implementación empezó en agosto de 2019 y buscó dejar conectadas las 24 inspecciones restantes, así como la Planta Central del Ministerio. Este trabajo culminó en febrero de 2020 y logró, además, poner en funcionamiento los módulos que faltaban, los Registros de Zarpe, Pólizas y Habilitaciones, así como el Permiso de operación y empresas. También se fortalecieron y actualizaron los módulos ya implementados, para satisfacer las necesidades planteadas por los usuarios internos y externos.

Luego de este trabajo, el 22 de mayo de 2020, se expidió la resolución No. 20203040003645, “Por la cual se reglamenta el Registro Nacional Fluvial – RNF y se dictan otras disposiciones”, y así este entra en marcha oficialmente. Hay que decir que dentro de las principales facilidades y mejoras implementadas en la atención a los usuarios está el Registro de Zarpe, que permite que las empresas y los usuarios realicen el Zarpe en línea desde sus oficinas, viviendas o en las inspecciones fluviales, para poder adelantar ese trámite las 24 horas durante los 365 días del año, sin tener que trasladarse a las inspecciones.

También es importante mencionar que, de acuerdo al Decreto Ley 2106 de 2019, conocida como la “Ley Antitrámites”, la matrícula de las embarcaciones es a nivel nacional. Por lo tanto, a través del RNF se implementó esta facilidad al usuario, que puede renovar la patente de navegación de las embarcaciones donde esta se encuentre, sin que sea necesario hacerlo en la inspección fluvial donde fue matriculada inicialmente.

La implementación del Registro Nacional Fluvial representa un avance en la política sostenible del transporte fluvial en el país, ya que al utilizar un sistema único de registro para todos los actores que confluyen en el modo fluvial, como Estado, empresas, embarcaciones y tripulantes, permite agilizar los trámites y tiempos de respuesta. Además, es una importante mejora para los procesos administrativos que adelanta el Ministerio de Transporte a través de las inspecciones fluviales y las demás dependencias que intervienen en el modo fluvial, gracias a la automatización de los trámites y la concentración de la información. Esto permite agilizar su ejecución y la obtención de reportes en tiempo real que permitan la generación de política pública.

Trámites virtuales: agilidad para el ciudadano

Siguiendo con los esfuerzos de digitalización de trámites, y con el ánimo de simplificar procesos y hacer más sencilla la vida de los

Dentro de las principales facilidades y mejoras implementadas en la atención a los usuarios está el Registro de Zarpe, que permite que las empresas y los usuarios realicen el Zarpe en línea desde sus oficinas, viviendas o en las inspecciones fluviales, para poder adelantar ese trámite las 24 horas durante los 365 días del año.

Una de las ventajas que trae este nuevo mecanismo es que garantiza que la información consignada en el Certificado de RTM, así como en el FUR, sea cierta, que corresponda al vehículo que la porta y que el vehículo se sometió al proceso de revisión.

colombianos, el Ministerio ha realizado cambios sustanciales en los últimos tres años a la Revisión Técnico Mecánica y de Emisiones Contaminantes (RTM). Como resultado de esto, se pasó de un proceso que terminaba con la entrega de un documento físico, que tenía que llevar el conductor del vehículo, a un certificado virtual, que les facilita a las autoridades de tránsito la comprobación de la vigencia de la RTM y garantiza la veracidad y validez de la información que allí se contiene.

Para lograr que la RTM sea virtual se implementaron varios desarrollos tecnológicos e informáticos dentro del Registro Único Nacional de Tránsito (Runt), gestionados por el Ministerio de Transporte para garantizar la confiabilidad de la información de los documentos exhibidos por los conductores. Todo esto quedó reglamentado en la Resolución 20203040003625 de mayo de 2020, “Por la cual se adopta el Formato Uniforme de Resultados-FUR y el Certificado de Revisión Técnico-mecánica y de emisiones contaminantes virtual, para vehículos automotores en el territorio nacional”.

Una de las ventajas que trae este nuevo mecanismo es que garantiza que la información consignada en el Certificado de RTM, así como en el FUR, sea cierta, que corresponda al vehículo que la porta y que el vehículo se sometió al proceso de revisión. Además, al eliminar la obligación del porte físico del documento, limita la posibilidad de adulteración de la fecha y vigencia de la revisión.

Para ver el impacto de este cambio, entre junio de 2020 y mayo de 2022 se han expedido 12.843.710 RTM.

Un sistema para moverse en temporada alta

Las labores de supervisión y vigilancia de la Superintendencia de Transporte también se han apoyado en la gobernanza de la información, a través de dos programas enfocados en la protección de los usuarios del transporte, que somos todos. Hay dos situaciones específicas que dan cuenta de los avances de la entidad en esta labor. Una es el programa de Supervisión Especial de Temporada Alta (Seta), una efectiva herramienta para que los concesionarios de la red vial del país puedan ofrecer a los colombianos una infraestructura en condiciones óptimas.

Seta tiene como fin mitigar el riesgo de siniestralidad vial en las épocas del año que tienen picos de demanda. Se ejecutó por primera vez en 2019, cuando tuvo un importante desarrollo, y ha seguido aplicándose cada año desde entonces. Consta de tres etapas: inspección en vía con levantamiento de hallazgos, implementación de planes de acciones y mejora, y verificación en campo.

Pensando en los viajeros, el programa fue concebido para ser llevado a cabo desde la perspectiva del usuario, y buscó ir más allá de las discusio-

nes técnicas que se puedan presentar entre los conocedores del tema. Entonces, la Superintendencia de Transporte, en conjunto con interventorías, representantes de los concesionarios y otras autoridades, recorren las carreteras concesionadas para establecer las principales afectaciones que podrían encontrar las personas, con un foco especial en las que puedan provocar siniestros viales o inconvenientes en la movilización. Las inspecciones se hacen de noche, por ser una condición ideal para identificar las verdaderas situaciones a las que se enfrenta un usuario, sobre todo a nivel de iluminación.

En las inspecciones adelantadas en 2019, se encontraron más de 7.900 hallazgos de diferentes niveles. A los concesionarios se les dio un periodo especial de tiempo para corregirlos y se obtuvo una respuesta muy positiva. Por ejemplo, el 44,29% de los hallazgos evidenciados fueron gestionados en el corto plazo. Además, 14 concesionarios atendieron el 100% de lo que se les presentó.

Durante la pandemia, el programa se desarrolló a través de Mesas de Trabajo Virtuales, como parte del seguimiento que realiza la Delegatura de Concesiones e Infraestructura a los niveles de servicio de las concesiones, a partir del último Plan de Acciones de Mejora presentado. Cuando las restricciones de movilidad fueron levantadas, se reactivó de forma presencial. Gracias a esto, en 2021 identificó 2.840 hallazgos en las principales vías concesionadas del país, que requerían acciones de mejoras previas a la temporada de fin de año. Los concesionarios presentaron planes de mejora cuyo avance, al finalizar 2021, asciende al 95,5% de cumplimiento.

Los buenos resultados del programa Seta, que inicialmente causó sorpresa en la opinión pública, son evidentes. Se logró el mejoramiento de los niveles de servicio en la red vial terrestre concesionada, lo que contribuye a la conectividad de las regiones con altos estándares de calidad, con lo que se beneficia a todos los colombianos, que pueden movilizarse por vías seguras, de manera legal, equitativa y accesible.

En su segunda versión, el programa Seta incorporó otras infraestructuras del transporte, como los terminales de transporte terrestre habilitados y los aeropuertos concesionados. La intención seguía siendo poner a tono estas infraestructuras, para que estuvieran listas para los elevados picos de demanda que traen consigo las temporadas altas.

Autogestión para cuidarnos en los tiempos del Covid

Otra innovación tecnológica surgida en la Superintendencia de Transporte para apoyar sus labores de supervisión y protección de los usuarios fue el Sistema de Autogestión y Supervisión de Protocolos (Saspro). Este fue un programa pionero, desarrollado por talento propio de la entidad y surgido para atender una necesidad que no

El programa Seta fue concebido para ser llevado a cabo desde la perspectiva del usuario, y buscó ir más allá de las discusiones técnicas que se puedan presentar entre los conocedores del tema.

Saspro fue un programa pionero, desarrollado por talento propio de la SuperTransporte y surgido para atender una necesidad que no había manera de prever: la pandemia ocasionada por el Covid-19.

había manera de prever: la pandemia ocasionada por el Covid-19. Y es que si bien en un principio el mandato fue quedarse en casa para cuidarse, también es cierto que había actividades, como el transporte de carga, que no podían parar, y otras que cuando fueron reactivadas necesitaban un seguimiento estricto de los protocolos de bioseguridad definidos para su operación.

Para esto nació Saspro, una herramienta tecnológica que tiene el objetivo de salvaguardar la salud e integridad de los usuarios de las distintas infraestructuras del transporte y que permite a los administradores de espacios, como terminales y aeropuertos, autogestionar la implementación y el cumplimiento permanente de los protocolos de bioseguridad definidos. Desde el momento de su implementación, se convirtió en el recurso idóneo para continuar afrontando la coyuntura de salud que atravesó el país durante 2020 y 2021.

En esencia, Saspro facilita la verificación de adecuaciones, mantenimiento y suministros para el cumplimiento de protocolos de bioseguridad en las infraestructuras del transporte del país. A través de un formulario de reporte en línea, el aplicativo actualiza todas las obligaciones que tienen los supervisados, que se encuentran en diversas normas, lo que generó eficiencias en tiempos y otros costos asociados como insumos y de personal. Es un desarrollo importante en términos de apropiación de la tecnología por parte del sector transporte y algunos de sus actores y representa un avance en la vinculación de tecnologías móviles en las labores de la Superintendencia. Pero, sin duda, lo más importante es que genera seguridad y tranquilidad a los usuarios de la infraestructura de transporte, que sabían que los protocolos eran supervisados y garantizados, para cuidar de su salud.

El sistema entró en funcionamiento por etapas. El 28 de julio de 2020 inició la implementación en las terminales de transporte terrestre habilitados y poco menos de dos meses después, el 16 de septiembre, se habilitó para carreteras concesionadas, sistemas ferroviarios y aeropuertos.

Además del seguimiento a los protocolos, Saspro les brindó a terminales de transporte, aeropuertos concesionados, concesiones carreteras y férreas un espacio más para garantizar la protección de los derechos de los usuarios. Al alinear la implementación y el cumplimiento de las normas sanitarias emitidas por el Gobierno con la necesidad de consolidar información a nivel nacional para todos los modos de transporte, la información del sistema se convirtió en un insumo fundamental para la toma de decisiones de cara a la reactivación económica, y así impulsar el sector transporte de forma segura y eficiente.

La relajación de las medidas de cuidado frente al Covid-19, resultado de los avances en el Plan de Vacunación del Gobierno, no implican el fin de Saspro. Por el contrario, el programa se seguirá aplicando y actualizando, para asegurarse de que las infraestructuras de transporte del país están siempre preparadas para afrontar cualquier nueva coyuntura que se pueda presentar, y que represente un potencial riesgo para la vida y la integridad de los colombianos.

La autoridad en las cifras de seguridad vial

Otro buen ejemplo de gobernanza de la información para mejorar el trabajo de las entidades del sector transporte, y así asegurar el bienestar de los colombianos, es el Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Esta dirección, parte de la estructura administrativa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, es la encargada del manejo, análisis y correcta disposición de la información y el conocimiento que tenga que ver con esta materia en el país. Debido a esto, tiene como objetivo apoyar y orientar el diseño, monitoreo, seguimiento y evaluación de las políticas públicas en seguridad vial.

En esencia, el Observatorio es el espacio que gestiona todos los datos de seguridad vial en el país. Sus tareas incluyen seguimientos, evaluaciones, diagnósticos, análisis, metodologías, estudios, investigaciones y cálculos, entre otros, para apoyar la política de seguridad vial de Colombia. Estos datos y productos serán usados por la Agencia, el Ministerio y en general por el Gobierno Nacional, para mejorar el trabajo de salvar vidas en las vías.

Su labor es fundamental para conocer, en corto tiempo y de primera mano, los resultados de las políticas, estrategias y programas que se desarrollan para disminuir la siniestralidad vial en Colombia. Este diagnóstico permite evaluar la pertinencia de mantener esfuerzos, o de replantearlos y pensar en otros que pueden tener mayores impactos. Hay que recordar que al ser Colombia un país diverso, lo que funciona en unas regiones puede no tener la misma efectividad en otras. Esto también se mide a través del ONSV.

Uno de los esfuerzos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial durante este periodo fue potenciar y consolidar el Observatorio como la autoridad nacional en materia de análisis de los datos de seguridad vial, y darle visibilidad y reconocimiento tanto dentro del país como en el exterior. Es una gestión que deja varios logros, como que desde el 27 de noviembre de 2020, la ANSV es miembro de la *International Road Traffic and Accident Database (Irtad)*, la base de datos internacional de tráfico y accidentes de carretera más grande del mundo. A esta organización pertenecen 80 miembros y observadores de 43 países, que intercambian de manera permanente información y conocimiento sobre tendencias de seguridad vial, para fortalecer el trabajo en cada país.

Hay que recordar que al ser Colombia un país diverso, lo que funciona en unas regiones puede no tener la misma efectividad en otras. Esto también se mide a través del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Asimismo, otro reconocimiento que recibió el ONSV por su rigor metodológico en la producción de información estadística de seguridad vial es la certificación NTCPE-1000, otorgada por el Dane el 27 de mayo de 2022.

Con el propósito de generar un mayor conocimiento sobre la situación de la siniestralidad vial en el país, el Observatorio lanzó tres ediciones del *Anuario de Siniestralidad Vial en Colombia, para los años 2019, 2020 y 2021*. Este documento presentó, por primera vez en 10 años, los principales indicadores estadísticos de siniestralidad vial en el país. Para profundizar ese trabajo, y como resultado de un esfuerzo adelantado conjuntamente entre el ONSV y los equipos técnicos de los territorios, en 2022 se presentó la serie *Anuarios Estadísticos Territoriales de Seguridad Vial*. Esta empezó con dos departamentos, Atlántico y Boyacá, y dos ciudades, Manizales y Girardota (Antioquia).

Con este tipo de documentos buscamos traer a Colombia las mejores prácticas para el manejo y difusión de datos estadísticos, y fortalecer la transparencia y la calidad que hacen falta para promover confianza en los usuarios de la información. Con esto, avanzamos en la consolidación del monitoreo de la Seguridad Vial en el país, masificando el mensaje de que la seguridad vial es responsabilidad de todos.

Otro esfuerzo para difundir y masificar la información sobre seguridad vial fue la creación del Portal de datos de consulta e información del Observatorio. Este desarrollo tecnológico brinda un entorno organizado, en el cual los usuarios puedan personalizar las búsquedas y los tableros de consulta, dependiendo de sus temas de interés. La información está dividida en cinco pilares: usuarios, vehículos, vías, comportamientos y velocidades seguras. En este momento, el ONSV tiene disponibles 25 tableros interactivos de información de seguridad vial.

Para complementar este trabajo, también se creó la aplicación móvil “Al día en la vía”. En este espacio, la ANSV busca consolidar la información que el Observatorio gestiona y divulga de manera permanente, a través de tableros interactivos. Con esto, los ciudadanos pueden consultar información actual o histórica sobre los siniestros viales en el país.





Capítulo 4

**Runt – El cerebro del sector
transporte en el país**

Algo de historia

La llegada del nuevo milenio supuso cambios en diferentes aspectos de todo lo que hacemos. Ante las angustias por el Y2K y la posible falla general que tendrían los computadores y sistemas tecnológicos el primero de enero de 2000, que finalmente no ocurrió, el mundo respondió de una manera que contrasta con lo que había antes: “la revolución digital”. Desde ese momento, y como nunca, la tecnología permeó prácticamente todas las actividades diarias, y generó mayor facilidad, agilidad y en muchos casos acceso desde cualquier lugar.

Poco a poco los documentos físicos, en especial en términos de archivo y trazabilidad, fueron dando paso a procesos digitales, que hacen más sencillas estas tareas.

Desde el Gobierno esto fue visto como una oportunidad de mejora que tenía que ser aprovechada. Desde el sector transporte había muchos campos en los que había un gran potencial para aprovechar estos nuevos tiempos, tomar esa nueva tecnología para potenciar muchas labores y llevar los sistemas y registros del sector a un nuevo nivel.

El Registro Único Nacional de Tránsito (Runt) es producto de todo ese proceso. A medida que avanzaban los primeros años del siglo XXI, el sector transporte del país evidenció la necesidad de tener un mecanismo digital que le aportara eficiencia, transparencia y estructura a la información de los trámites de tránsito y transporte que se realizan día a día en toda Colombia. Ese sistema también debía incluir información clara y actualizada del parque automotor que se mueve a nivel nacional. Vale la pena recordar que, en esos momentos, estos procesos, entre otros, se realizaban de manera manual, en oficinas con horarios fijos donde las filas, el desorden y la poca claridad parecían la norma. Además, al no contar con Organismos de Tránsito en todo el territorio nacional, los usuarios tenían que desplazarse a otras ciudades para poder hacer sus registros, lo que generaba inconvenientes a la ciudadanía y mayores oportunidades para la desorganización, la confusión y, hay que decirlo, la corrupción.

El Runt nace como una respuesta a esas dos situaciones: de un lado, un mundo cada vez más digital, que brindaba herramientas y opciones que antes no había y, del otro, la necesidad de mejorar los registros manuales.

Se puede decir entonces que el Runt nace como una respuesta a esas dos situaciones: de un lado, un mundo cada vez más digital, que brindaba herramientas y opciones que antes no había y, del otro, la necesidad de mejorar los registros manuales. Poco a poco se abría el espacio para que el país contara con un mecanismo eficiente, que consolidara toda la información del parque automotor nacional, los trámites de tránsito y transporte, que brindara mayor acceso para los colombianos. El objetivo era tener un sistema de fácil manejo, que permitiera una correcta y sencilla trazabilidad de los diferentes procesos, y en el que ideales como rapidez y transparencia se convirtieran en obligaciones.

Todo esto, y otra serie de beneficios que se irían viendo en el tiempo, fueron tenidas en cuenta cuando se promulgó el Código Nacional de Tránsito Terrestre a través de la Ley 769 de 2002, que en su artículo ocho ordenaba al Ministerio de Transporte poner en funcionamiento el Runt. Esto se podía hacer de manera directa o a través de entidades públicas o particulares, dependiendo de lo que se considerara mejor.

Siguiendo ese mandato legal, el Ministerio de Transporte suscribió el contrato de concesión 033 de 2007 con la Sociedad Concesión Runt S.A. El sistema inició su operación el 10 de marzo de 2010.

Una guía sencilla de qué es el Runt

En su definición técnica más simple, el Registro Único Nacional de Tránsito es un sistema de información electrónico y en línea, que permite registrar y mantener actualizada, autorizada y validada la información de todo el sector de tránsito y transporte.

Poniendo esto en términos coloquiales, se puede decir que el Runt es el gran cerebro del transporte en el país. En él, se consolidan y administran todos los datos referentes al tránsito y transporte de Colombia, de una manera sencilla, organizada y eficiente.

Esta operación implicó el desarrollo y puesta en marcha de una enorme y compleja red tecnológica de interconexiones, que logró que el Runt se consolidara como un sistema centralizado de información que opera bajo un esquema de colaboración. Esto quiere decir que el sistema se alimenta de información que le entregan, en línea y en tiempo real, más de 2.000 entidades. Este imponente entramado de conexiones incluye al Ministerio de Transporte y sus 20 Direcciones Territoriales, 271 Organismos de Tránsito distribuidos por el país, 1.106 Centros de Enseñanza Automovilística, 584 Centros de Reconocimiento de Conductores, 789 Centros de Diagnóstico Automotor, 44 Centros Integrales de Atención y 59 entidades financieras, entre otros.

Para soportar esto, se cuenta con tres centros de datos, que proveen 60 terabytes (un millón de megabytes) de almacenamiento. El sistema brinda soporte las 24 horas los siete días de la semana y está en capacidad de tramitar operaciones de más de 6.000 usuarios

concurrentes en una hora, gracias a una red que permite generar respuestas en tan solo 0,7 segundos.

En un día normal de operación, la base de datos realiza cerca de 310 millones de transacciones, en alrededor de 300 tipos de trámites diferentes. Esto hace que anualmente se hagan más de 100.000 millones de transacciones. Además, se realizan 78.000 consultas por día en el portal web.

Actualmente, el Runt incorpora, entre otros, los siguientes registros de información:

- Registro Nacional de Automotores.
- Registro Nacional de Conductores.
- Registro Nacional de Empresas de Transporte Público y Privado.
- Registro Nacional de Licencias de Tránsito.
- Registro Nacional de Infracciones de Tránsito.
- Registro Nacional de Centros de Enseñanza Automovilística.
- Registro Nacional de Seguros.
- Registro Nacional de personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que prestan servicios al sector público.
- Registro Nacional de Remolques y Semirremolques
- Registro Nacional de Accidentes de Tránsito.

Teniendo en cuenta esto, los colombianos están en contacto con el Runt de manera permanente, en muchos casos sin saberlo. Por ejemplo, cuando finalizan su curso de conducción o cuando actualizan el Soat de sus vehículos. De hecho, los trámites más frecuentes que se hacen en el sistema son registros de Soat y revisiones técnico-mecánicas, archivo de certificados de aptitud física, mental y motriz; traspasos de vehículos y matrículas iniciales.

Un par de cifras pueden ayudar a dimensionar el nivel de uso que ha alcanzado el Runt. Por ejemplo, desde su implementación en 2009 hasta el 31 de mayo de 2022, ha generado 181.843.170 trámites. Además, se han realizado 97.011.000 cargues de SOAT, teniendo en cuenta que se trata de un proceso diferentes e independiente a los trámites.

El contrato de concesión No 033 de 2007

Para entender el desarrollo de este contrato hay que remontarse al 3 noviembre de 2006, momento en que el Ministerio de Transporte abrió la Licitación Pública MT-001 de ese año. Esta buscaba la selección de la propuesta más favorable para la celebración de un contrato de concesión para la *Planificación, Construcción, Operación, Actualización y Mantenimiento del Registro Único Nacional de Transporte*.

El sistema se alimenta de información que le entregan, en línea y en tiempo real, más de 2.000 entidades. Este imponente entramado de conexiones incluye al Ministerio de Transporte y sus 20 Direcciones Territoriales, 271 Organismos de Tránsito distribuidos por el país, 1.106 Centros de Enseñanza Automovilística, 584 Centros de Reconocimiento de Conductores, 789 Centros de Diagnóstico Automotor, 44 Centros Integrales de Atención y 59 entidades financieras, entre otros.

El 10 de marzo de 2021, tras el proceso de montaje y arquitectura digital, inician oficialmente proceso. Ese día, tras todo el proceso de montaje y arquitectura digital, inician oficialmente las operaciones del Runt. Antes de eso, se habían firmado varios Otrosíes al contrato, para lograr llegar a este momento sin riesgo de fallos.

Debía ser una concesión porque este es el tipo de contrato a través del cual una entidad estatal, en este caso el Ministerio, que es primera obligada a la prestación de un servicio público, confía la prestación de este servicio, a manera de delegación, a una persona -generalmente un particular- denominada concesionario. Este actúa en nombre y a riesgo propio en la operación, explotación, prestación, organización o gestión de un servicio público, bien sea de manera parcial o total.

Tras seis meses de recepción, estudio y análisis de propuestas por parte de diferentes interesados, el 16 de mayo de 2007 el contrato es adjudicado a la Concesión Runt S.A., mediante la Resolución No. 001846. Luego, el 7 de junio de ese año, se firma el contrato de concesión 033 de 2007 entre el Ministerio de Transporte y la Concesión Runt S.A. En ese momento, el objeto del contrato quedó establecido de esta manera: “la prestación del servicio público del Registro Único Nacional de Tránsito (Runt) por cuenta y riesgo del concesionario, incluyendo su planificación, diseño, implementación, administración, operación, actualización, mantenimiento y la inscripción, ingreso de datos, expedición de certificados de información y servicios relacionados con los diferentes registros, en coordinación total, permanente y obligatoria con todos los organismos de tránsito del país”.

Entre los muchos detalles que se definieron en ese contrato quedó estipulado que su plazo de ejecución sería de 138 meses (11 años y seis meses), contados desde la fecha de suscripción del Acta de Inicio de Ejecución del Contrato, que sería firmada el primero de noviembre de 2007. Con esto, quedaba claro que la ejecución de este contrato iría hasta el primero de mayo de 2019, y la vigencia del contrato tendría seis meses más, hasta el primero de noviembre de 2019, para hacer la liquidación.

El 10 de marzo de 2010 se convierte en una fecha clave en todo este proceso. Ese día, tras todo el proceso de montaje y arquitectura digital, inician oficialmente las operaciones del Runt. Antes de eso, se habían firmado varios Otrosíes al contrato, para lograr llegar a este momento sin riesgo de fallos.

Desde ese momento el desarrollo del sistema, y por lo tanto del contrato, avanzó sin mayores tropiezos, más allá de la firma de otros dos Otrosíes durante ese 2010, para subsanar un error en una cita del Contrato y para definir la fecha de entrada en operación de los registros nacionales de remolques y semirremolques, de maquinaria agrícola y de construcción autopropulsada, de accidentes de tránsito y del Registro Nacional de Empresas de Transporte, que quedó establecida para el primero de marzo de 2011.

El sistema fue consolidándose y la confianza de los colombianos en el Runt fue creciendo. Pasó el tiempo y se llegó a noviembre de 2017,

momento en que, en atención a los plazos definidos en el contrato, se debía haber abierto la licitación del nuevo contrato, de manera que en mayo de 2018 se pudiera iniciar el empalme del Concesionario Runt S.A. con el eventual nuevo concesionario. Pero esto no ocurrió.

Este hecho ponía en una situación muy difícil al gobierno que llegara en agosto de 2018, pues encontraría que un servicio fundamental para el funcionamiento del sector transporte, como el Runt, tenía un contrato próximo a terminar y no se habían adelantado los procesos necesarios para mantenerlo activo en los tiempos que daba el contrato firmado.

Siguiendo con los tiempos definidos en el contrato 033 de 2007, el primero de mayo de 2018 debía haber iniciado el empalme entre los concesionarios, pero como nunca se abrió la licitación, esto tampoco se dio.

El siete de agosto de 2018 inicia la presidencia de Iván Duque, con lo cual un nuevo equipo llega al Ministerio de Transporte. Este limbo frente a lo que ocurriría con el Runt en mayo de 2019, cuando debía entrar en funcionamiento el nuevo concesionario, fue uno de los temas más complejos que recibió la nueva administración, lo que demandó total atención de las partes que tenían incidencia en este proceso. Se definieron entonces tres líneas de acción, que avanzaron de forma paralela: una para garantizar el funcionamiento del sistema de manera permanente, otra para generar la licitación que llevaría a una nueva concesión, y una tercera para seguir mejorando y fortaleciendo el sistema. Estos dos últimos procesos serán revisados más adelante.

En la línea de acción de mantener el Runt andando, empezaron en ese momento varios estudios y análisis a profundidad de las opciones que se tenían para evitar un eventual colapso del sistema. Esto incluyó varios análisis desde diferentes áreas del Ministerio, pues hay que mencionar que en el tema no se había avanzado mucho. Frente al futuro del Runt, al iniciar la gestión se encontraron como base dos estudios: uno elaborado por Ernst & Young en 2015, y otro de autoría de la Universidad Nacional en 2017, que tenían aspectos que servirían para el componente técnico de la nueva licitación, y un acompañamiento de una firma de abogados. Esto evidenció la falta de un modelo de negocio con una modelación financiera y un nivel de detalle técnico que sirviera para abrir la licitación.

Otra prueba de las falencias en la información es que en el informe del Ministro que estuvo en 2017, se dejó como pendiente “contratar para esta vigencia 2017 los estudios para definir jurídicamente el camino a seguir y el proceso contractual para desarrollarlo”. Esto demuestra que en ese año, cuando ya se debía tener avanzada la licitación pública, apenas se estaba sugiriendo avanzar en estudios para saber qué hacer.

Se definieron entonces tres líneas de acción, que avanzaron de forma paralela: una para garantizar el funcionamiento del sistema de manera permanente, otra para generar la licitación que llevaría a una nueva concesión, y una tercera para seguir mejorando y fortaleciendo el sistema.

Fruto de esto, el 25 de abril de 2019, desde las coordinaciones de los grupos Runt y de Tecnologías de Información y Comunicaciones (TIC) del Ministerio, se emitieron conceptos de carácter técnico y jurídico sobre el tiempo que debía durar el empalme entre la Concesión Runt S.A. y el nuevo concesionario. Estos conceptos concluían que para recibir un sistema tan complejo como el que se maneja, con una operación de la magnitud que cuenta el Runt, haría falta un año de empalme, para poder garantizar la eficiente prestación del servicio en todo momento.

Esto generó la necesidad de un nuevo Otrosí, el 9, con el cual se prorrogaba el plazo de ejecución del contrato inicial con el Concesionario Runt S.A. en 30 meses (dos años y medio). Esta firma se hizo el 29 de abril de 2019, un día antes de finalizar el plazo de ejecución del contrato inicial. Con este Otrosí se buscó evitar parálisis o afectaciones graves en el servicio, al no contar con el nuevo operador, ni con los recursos técnicos y personal suficiente para operar directamente el Registro.

Aquí vale la pena aclarar que antes de abril de 2019, el contrato 033 de 2007 se encontraba aún vigente y no había sufrido ninguna adición en tiempo ni en dinero. En ese momento, su prórroga fue suscrita en el marco del Estatuto de Contratación (Artículos 14 y 16 de la Ley 80 de 1993) bajo una causa real y cierta, en este caso evitar la parálisis o afectación grave del servicio público del Runt y asegurar su inmediata, continua y adecuada prestación.

El Otrosí 9 prorrogó el plazo de ejecución de este contrato por 30 meses más, es decir, 2 años y medio contando desde el primero de mayo de 2019, hasta el 31 de octubre de 2021; al no contar con un nuevo operador, los recursos técnicos ni el personal suficiente para mantener el servicio funcionando. Este tiempo fue empleado en la estructuración de la licitación, en la que se buscaría la nueva concesión.

Camino a una nueva concesión

Con todos estos antecedentes e implicaciones, la estructuración de la licitación para buscar el nuevo operador del Runt no podía hacerse a la ligera. Por el contrario, debía tomarse un tiempo prudencial para adelantar acciones diversas con el mayor cuidado y atención. Esto incluyó actividades de planeación, desarrollo de procesos de selección y perfeccionamiento de contratos para la conformación del equipo de estructuración, consolidación de parte de la información de la operación actual, análisis de necesidades, definición del modelo de operación por dominios y servicios, estructuración del modelo financiero, y construcción de los apéndices técnicos y demás documentos que debían soportar el proceso licitatorio, por mencionar solo algunos de los procesos desarrollados.

La estructuración de la licitación para buscar el nuevo operador del Runt no podía hacerse a la ligera. Por el contrario, debía tomarse un tiempo prudencial para adelantar acciones diversas con el mayor cuidado y atención.

En medio de todo esto ocurrieron varias situaciones que no había manera de anticipar, que afectaron el cronograma que nos habíamos propuesto inicialmente. Uno de ellos fue la pandemia, que obligó a parar lo que se venía desarrollando para concentrarse en lo más urgente, como mantener al país debidamente abastecido y readaptar el trabajo a las nuevas condiciones que obligaban los aislamientos. Rápidamente se logró establecer un esquema de trabajo a distancia que permitió retomar las acciones con prontitud, pues el tiempo estaba en contra.

Además, en marzo de 2021, denunciemos la filtración de documentos de trabajo de la estructuración del nuevo contrato del Runt, algo que no podíamos permitir. Esto nos llevó a tener que tomar decisiones de fondo para fortalecer la seguridad de todo el proceso, y mitigar cualquier riesgo de corrupción. El país debía tener claro que esta licitación había sido un proceso transparente, por lo que debimos disponer de nuevos y mayores recursos humanos y técnicos para revisar, fortalecer e implementar medidas y protocolos adicionales de seguridad de la información. Además, revisamos los documentos que se venían trabajando para la publicación del proyecto de pliego de condiciones de la nueva licitación y se generó un plan de choque para finalizar los documentos. Todo esto, evidentemente, también afectó las fechas previamente establecidas.

Otros hechos que generaron demoras con las que no contábamos fueron el procedimiento de valoración de la calificación de los riesgos contingentes ante el Ministerio de Hacienda, las fluctuaciones de las variables macroeconómicas y el Paro Nacional iniciado el 28 de abril de 2021.

Desde el Ministerio, conscientes de la responsabilidad que teníamos, enfrentamos cada inconveniente con total diligencia y rigurosidad. Era un compromiso con el Presidente y, más importante aún, con la ciudadanía. Entendiendo eso, buscamos siempre las soluciones más adecuadas y efectivas, siempre en el marco de la ley y no escatimamos esfuerzos para que este proceso tuviera todas las garantías de pluralidad, legalidad y transparencia a lo largo de sus diferentes etapas.

Como hemos mencionado, fueron muchas las acciones realizadas para garantizar la transparencia y pluralidad en esta Licitación. La lista inicia con la constitución de un Comité de Coordinación y Seguimiento a la estructuración, que tuvo la responsabilidad de coordinar y articular la estructuración del nuevo modelo de operación del Runt en sus componentes técnico, jurídico y financiero. También realizamos una serie de sesiones de retroalimentación, que no eran obligatorias, para recoger comentarios del público sobre el proyecto de pliegos.

Buscamos las soluciones más adecuadas y efectivas, siempre en el marco de la ley, y no escatimamos esfuerzos para que este proceso tuviera todas las garantías de pluralidad, legalidad y transparencia.

El 13 de enero de 2022 finalizó el proceso de licitación con la audiencia de recepción de ofertas; se recibieron propuestas de ocho oferentes, un elevado número que evidenció que las medidas tomadas para garantizar la transparencia, confianza y pluralidad en todo este proceso tuvieron el efecto esperado.

Otra medida fundamental fue estar siempre bien acompañados. Para esto, se contrató el acompañamiento y la asesoría de reconocidos expertos en diferentes áreas, como la firma Deloitte, para el componente financiero; las firmas Delima Marsh y Coljurídica, para el componente de seguros, y los bufetes Esguerra Asesores Jurídicos e Iván Darío Gómez Lee S.A.S, para apoyar el componente jurídico, entre otros.

Todo esto ayudó para que el 17 de agosto de 2021 fuera publicado el proyecto de pliego de condiciones, momento en el cual también estuvimos en total disposición de atender todas las inquietudes y dudas que surgieran. Y surgieron. Recibimos más de mil observaciones, tanto al proyecto de pliego de condiciones como al pliego de condiciones definitivo, que fueron atendidas en su totalidad, más allá de si habían sido recibidas dentro de los términos de tiempo establecidos como de manera extemporánea. Esto se hizo con el objetivo de enviar un potente mensaje de confianza en el proceso, pues estábamos garantizando que los pliegos fueran totalmente claros y objetivos.

Ya con la licitación abierta, mantuvimos la determinación de transparencia. Por eso, decidimos que todas las adendas fueran revisadas y discutidas en el Comité de Contratación, otra acción que no es obligatoria en estos procesos, pero que adoptamos como una buena práctica. Así, estas adendas nunca dependieron de una sola persona, sino de la deliberación y estudio juicioso de cada punto por parte de quienes integraban ese espacio.

De igual manera, solicitamos el acompañamiento de los Entes de Control de la Nación, para dar aún más garantías al proceso de adjudicación. En cuanto a la evaluación, contratamos a la Universidad Nacional de Colombia para que verificara, de manera responsable y objetiva, los requisitos habilitantes y criterios de calificación de las propuestas que se recibieran. Se eligió a esta institución por sus reconocidas cualidades, capacidades y experiencia.

El 13 de enero de 2022 finalizó el proceso de licitación con la audiencia de recepción de ofertas; se recibieron propuestas de ocho oferentes, un elevado número que evidenció que las medidas tomadas para garantizar la transparencia, confianza y pluralidad en todo este proceso tuvieron el efecto esperado.

La adjudicación del nuevo Runt se dio el 23 de marzo de 2022, a “Promesa de Sociedad Futura Concesión Runt 2.0” y está programado que durante el segundo trimestre del año se firme el contrato e inicien las labores de empalme. Hay que resaltar que en el momento de la adjudicación, no se recibieron quejas ni recursos por parte de los oferentes que no salieron elegidos.

Luego de este recuento, es justo decir que no se trató de un proceso fácil. La estructuración, licitación y adjudicación del nuevo Runt estuvo atravesada por varias dificultades, que nos permitieron demostrar la determinación y el compromiso del Gobierno del Presidente Iván Duque por sacar adelante lo que necesitan los colombianos, más allá de los problemas. Este nuevo modelo de operación no solo brinda continuidad a toda la operación, sino que está orientada a que el país cuente, a corto plazo, con un Runt mucho más robusto y fortalecido, resultado del análisis técnico, jurídico y financiero, y de las lecciones aprendidas de la operación actual.

Avances del Runt en este Gobierno

El tercer eje de trabajo frente al Runt era potenciar su funcionamiento. Y es que si bien el sistema funcionaba bien, siempre hay oportunidades de mejorar y fortalecer sus actividades. No podíamos quedarnos estructurando la nueva licitación y esperando a que esta se adjudicara para que los colombianos pudieran disfrutar de innovaciones en el Registro.

Muchos de los avances estuvieron dirigidos a la eliminación de trámites para los diferentes actores que interactúan con el Runt. Uno de los más relevantes, que vale la pena destacar, beneficia directamente a las personas que prestan servicios de apoyo al tránsito, responsabilidad que recae en llamados “Organismos de Apoyo”, y fue el cambio en el modelo y en el proceso de autorización por parte del Ministerio de Transporte.

Esta modificación significó la eliminación de la antigua habilitación, que implicaba la presentación de varios documentos físicos, originales y/o copias, expedidos por diferentes entidades y autoridades; para que fueran revisados por funcionarios, lo que generaba largos tiempos de espera en turnos y filas. Esta revisión, de por sí engorrosa, solía llevar la elaboración de requerimientos de corrección y complemento de los documentos, con lo que se causaban mayores pérdidas de tiempo y recursos a los ciudadanos. Ahora, este proceso lo realiza el directo interesado, de manera expedita, a través del Runt, en un trámite llamado “Registro de Organismo de Apoyo”.

Estas dos innovaciones, la eliminación de la Habilitación y el cambio del esquema por el Registro del Organismo de Apoyo, fueron esenciales para apoyar a la ciudadanía en el momento de los aislamientos preventivos ante el Covid-19, cuando por cuidado de la salud se debían evitar desplazamientos y congregaciones de muchas personas en espacios como las entidades públicas, donde normalmente los trámites podían tomar horas. Ante esa “nueva normalidad”, se hizo necesario diseñar mecanismos que facilitaran a los interesados el desarrollo de sus negocios, como una manera de apoyar la reactivación económica.

Muchos de los avances estuvieron dirigidos a la eliminación de trámites para los diferentes actores que interactúan con el Runt.

La posibilidad de que el Runt implementara procesos de autogestión a través de la tecnología fue un avance importante para el sistema durante la pandemia. Se trata de un proceso que se mantiene en operación, al cual los interesados pueden acceder de manera directa y en línea, a través de la plataforma, y que permite tanto el registro de solicitudes nuevas como la actualización de datos consignados por usuarios ya habilitados.

Hay que decir que estos desarrollos no solo apoyaron el relacionamiento de los ciudadanos con el Runt durante la pandemia. También sirven para apoyar la implementación de la política de supresión de trámites y modernización de la administración pública contenida en el Decreto 2106 de 2019.

Desde la implementación de estas actualizaciones, se han registrado de manera digital 570 entidades: 374 Centros de Enseñanza Automovilística, 138 Centros de Diagnóstico Automotor, 33 Centros Integrales de Atención y 25 Centros de Reconocimiento de Conductores.





Capítulo 5

**Seguridad jurídica, garantía de un
transporte legal y eficiente**

Lupa a los Organismos de Apoyo al Tránsito

En el sector transporte confluyen una gran variedad de subsectores, que están interconectados entre ellos de muchas maneras. Por ejemplo, tanto los transportadores de carga como los de pasajeros se mueven sobre las vías y carreteras que se desarrollan en la infraestructura de transporte. Los diferentes actores viales interactúan sobre calles y pertenecen a un mismo sistema, en el que deben cuidar los unos a los otros, para fortalecer la seguridad vial.

A nivel de control y supervisión, para fortalecer la seguridad y la legalidad en los diferentes modos de transporte, hay otro buen ejemplo de esta interconexión, con el punto en común de los Organismos de Apoyo al Tránsito. Y es que los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA), los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), los Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC) y los Centros Integrales de Atención (CIA), desde sus diferentes actividades, deben aportar a que la cadena logística del transporte funcione en condiciones óptimas.

Administradores y trabajadores de estos lugares tienen la gran responsabilidad de realizar con el más alto rigor técnico cada una de sus tareas, bien sea la formación de conductores, la realización de exámenes de aptitud o la verificación de los vehículos. El ideal es que no se trate de un simple cumplimiento de las normas del sector, sino de alcanzar, a través de la supervisión, una conciencia colectiva de cómo el respeto por las propias responsabilidades resulta indispensable para proteger la vida y la integridad de todos los usuarios.

Este caso es especialmente sensible, pues si estos espacios no realizan sus procedimientos de la mejor manera, los resultados son certificados de revisión técnico-mecánica que no corresponden al verdadero estado de los vehículos, certificados de personas aptas para conducir que en realidad no deberían hacerlo, o pruebas de asistencia a jornadas de capacitación a futuros conductores que nunca estuvieron en dichos espacios.

El ideal es que no se trate de un simple cumplimiento de las normas del sector, sino de alcanzar, a través de la supervisión, una conciencia colectiva de cómo el respeto por las propias responsabilidades resulta indispensable para proteger la vida y la integridad de todos los usuarios.

La campaña Transporte sin Humo, una exitosa estrategia desarrollada en conjunto con los Ministerios de Transporte y Ambiente, para mejorar la calidad del aire de las ciudades gracias a la participación de las personas que reportaban los vehículos que veían contaminando.

Todo esto explica por qué otra de las importantes funciones de inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Transporte está enfocada en los Organismos de Apoyo al Tránsito, concentrados en especial en la adopción de medidas correctivas y procedimientos sancionatorios necesarios para minimizar los riesgos asociados a la actividad de estos agentes. Otro eje de este trabajo corresponde a las actividades de promoción de la normatividad, sobre todo en materia de protección a usuarios, en temas relacionados con el derecho a recibir un servicio en condiciones de calidad e idoneidad.

Durante el desarrollo de este trabajo, desde la vigilancia preventiva, la Superintendencia identificó las principales quejas de los usuarios frente al transporte terrestre y acudió a los Organismos de Apoyo al Tránsito involucrados en ese tipo de situaciones para que implementaran las medidas correctivas correspondientes. Gracias a esto, desde noviembre de 2020 hasta la fecha, más de 200 Organismos de Apoyo al Tránsito del país han tenido acompañamiento de la SuperTransporte para corregir posibles fallas en la prestación de sus servicios.

De igual manera, entre 2019 y mayo de 2022, la Entidad inició 193 investigaciones en contra de Organismos de Apoyo al Tránsito, por conductas relacionadas con el no registro de información en la plataforma Vigía, falencias en los requisitos de funcionamiento, incorrecta implementación de protocolos de bioseguridad y expedición de certificados sin la comparecencia de usuarios, lo que implicaría suplantación de aprendices.

Cuando los Organismos de Apoyo al Tránsito incumplen la normatividad vigente pueden recibir sanciones pecuniarias o suspensión de la habilitación, dependiendo de la falta y de otros criterios. De hecho, entre 2019 y mayo de 2022, la Superintendencia ya ha impuesto 161 sanciones. Lo importante es resaltar que el ente de control, en estos procesos de supervisión, busca proteger a los usuarios defendiendo la normatividad, trabajando por un escenario de cumplimiento y de no reiteración de las faltas.

Una experiencia muy interesante en este sentido se dio a través de la campaña *Transporte sin Humo*, una exitosa estrategia desarrollada en conjunto con los Ministerios de Transporte y Ambiente, para mejorar la calidad del aire de las ciudades gracias a la participación de las personas que reportaban los vehículos que veían contaminando. Al analizar la documentación de estos vehículos, se pudieron identificar 10 Centros de Diagnóstico Automotor que estarían, presuntamente, alterando los resultados obtenidos en la revisión Técnico-Mecánica de 21 vehículos particulares y de transporte público. Esto llevó a la formulación de cargos en contra de estos CDA.

Este ejemplo muestra la importancia de que los Organismos de Apoyo al Tránsito cumplan sus deberes con total responsabilidad.



En la Circular Única quedaron compiladas las instrucciones normativas que ha expedido la SuperTransporte desde 1991 hasta la fecha. Cada artículo indica su origen e individualiza el acto administrativo correspondiente. También se actualizaron aspectos puntuales de la normatividad, para que se ajuste a la realidad institucional y a la normativa vigente.

No se trata simplemente de proteger a los usuarios o de cuidar del medioambiente, sino de un sentido de compromiso con el país.

Una circular para contenerlas a todas

Otra estrategia de la Superintendencia de Transporte para fortalecer la seguridad jurídica de sus actividades, y de esta manera del Transporte del país, fue la racionalización de las normas del sector. La expedición de la Circular Única de Infraestructura y Transporte fue, sin lugar a dudas, uno de los logros más significativos no solo de la gestión de la entidad en estos cuatro años, sino también en sus 30 años de historia, cumplidos en 2021.

A través de este documento, las instrucciones vigentes que aplican para el sector fueron organizadas de manera clara y sencilla, con el ánimo de facilitar el acceso y la consulta por parte de los colombianos. Además, generamos seguridad jurídica, racionalizando las normas que rigen en el sector en una sola Circular, en la que la SuperTransporte imparte instrucciones sobre las obligaciones legales y reglamentarias, y entrega instrucciones que permiten ejercer la supervisión eficiente de esas obligaciones. Todo ello evita que se generen obligaciones que no tengan previamente un sustento legal.

En la Circular Única quedaron compiladas las instrucciones normativas que ha expedido la SuperTransporte desde 1991 hasta la fecha. Cada artículo indica su origen e individualiza el acto administrativo correspondiente. También se actualizaron aspectos puntuales de la normatividad, para que se ajuste a la realidad institucional y a la normativa vigente. Esto incluye resoluciones proferidas por la anterior Superintendencia General de Puertos y circulares conjuntas emitidas con otras entidades.

Como en muchas acciones de la Superintendencia durante estos cuatro años, se trató de la primera vez en su historia en que este ente de control elabora una herramienta jurídica como una Circular Única, que surgió como resultado de un proceso de construcción conjunta entre la Super, los vigilados, los usuarios y demás interesados. En este, se evidenciaron y derogaron normas que actualmente no generan valor para los agentes y el mercado y que, por el contrario, generaban costos adicionales e innecesarios para los empresarios.

Luego de esto, en enero de 2021 la Superintendencia de Transporte presentó para comentarios el borrador de la Circular Única de Infraestructura y Transporte. En ese momento, algunos ciudadanos y empresarios solicitaron la derogatoria de otros actos administrativos en los que no era claro, a nivel jurídico, si se encontraban sin vigencia. Atendiendo esta situación, la SuperTransporte expidió las Circulares No. 1 y No. 2 de 2021, para derogar expresamente, de manera integral y/o parcial, 384 circulares.

Otro resultado interesante de este ejercicio normativo fue que llevó a la Superintendencia a recibir varios premios. De una parte, la Super fue reconocida como la entidad del Estado colombiano que logró los mejores resultados en la depuración de normas obsoletas. Además, en noviembre de 2021 obtuvo el segundo lugar en las categorías de Consulta Pública y Depuración Normativa en el Concurso de Buenas Prácticas Regulatorias realizado por el Departamento Nacional de Planeación (DNP) y el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF).

La Circular Única de Infraestructura y Transporte evidencia, una vez más, la premisa de Legalidad que ha regido las labores de la Superintendencia de Transporte desde su renovación. Entender las leyes que rigen el sector es básico para poder supervisarlo y ejercer control, así como para que los vigilados sepan lo que pueden hacer y lo que no. He ahí la importancia de este documento, que además es dinámico, pues las instrucciones impartidas a partir de 2021 son incorporadas en una versión digital actualizada de forma permanente, que está alojada en la página web de la Superintendencia. Así, se marca un antes y un después en la historia de la Entidad, gracias a la expedición de este importante documento.

La Super fue reconocida como la entidad del Estado colombiano que logró los mejores resultados en la depuración de normas obsoletas.

Nuevas opciones para el transporte especial

El trabajo de seguridad jurídica para el sector no se limita a la Superintendencia de Transporte. Cumpliendo con el compromiso del Gobierno del Presidente Iván Duque de mejorar las condiciones y la calidad de vida de todos los actores del sector, desde el Ministerio desarrollamos un importante trabajo que llevó a modificar el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, para mejorar las condiciones de prestación del servicio de transporte especial.

Con la entrada en vigencia de esta modificación, los actores de la modalidad de transporte especial, incluyendo los propietarios de vehículos, contarán con nuevos beneficios para apoyar su reactivación económica. Estos beneficios fueron estudiados y discutidos en mesas de trabajo adelantadas con actores del sector y luego se socializaron para revisar el alcance de la reglamentación para esta modalidad de transporte, y que las medidas tuvieran el impacto esperado.

Teniendo en cuenta que el espíritu de la modificación era apoyar la reactivación de esta modalidad, muchas disposiciones están relacionadas con los periodos de aislamiento y las medidas de restricción a la movilidad vividas en el país en 2020. Una de ellas, por ejemplo, es la ampliación del término del tiempo de uso para los vehículos matriculados antes del 30 de mayo de 2020 (fecha de finalización de la primera emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud) a cuatro años adicionales. También se estableció un plazo de veinticuatro meses adicionales para la implementación y obtención de los certificados en el Sistema de Gestión de Calidad y el Sistema de Seguridad en el Trabajo.

La modificación al decreto brindó mayor flexibilidad en la renovación de las tarjetas de operación de los vehículos, al eximir de este trámite la exigencia de presentar la copia de los contratos de prestación del servicio de transporte especial.

En ese mismo sentido, y pensando en generar nuevas oportunidades para que los transportadores del servicio especial pudieran aliviar su situación económica, la modificación incluyó la figura del cambio de servicio, para que los propietarios que quieran retirarse del negocio puedan comercializar sus vehículos. Con la modificación, ahora se permite que vehículos con más de cinco años de antigüedad en el servicio de transporte especial puedan realizar el cambio en cualquier tiempo; además, durante dos años todos los interesados podrán realizar el cambio de servicio, sin importar la fecha de matrícula ni el tiempo de permanencia en la modalidad. Así se logra renovar el parque automotor, aliviar las cargas económicas del sector y evitar la sobreoferta de vehículos que prestan el servicio.

Otro aparte de la modificación buscó reconocer las dinámicas del mercado y habilitó formas alternas para que las empresas puedan acreditar el porcentaje mínimo de conformación de su parque automotor, el leasing financiero. También permitió el ingreso al servicio de vehículos nuevos clase automóvil, campero, camioneta y microbús, que estaban restringidos.

Finalmente, la modificación al decreto brindó mayor flexibilidad en la renovación de las tarjetas de operación de los vehículos, al eximir de este trámite la exigencia de presentar la copia de los contratos de prestación del servicio de transporte especial. Aquí hay que aclarar que esta medida aplicaba para los vehículos cuyas tarjetas expiraran durante cualquier emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud frente a la pandemia generada por el Covid-19.

En la definición de estas medidas fue definitivo contar con la participación de los diferentes actores de la modalidad. Ese ha sido uno de los enfoques clave de nuestra gestión: el diálogo permanente, la cercanía con los miembros de nuestro sector, mostrar que no somos un Ministerio de cemento y ladrillo, sino que nos debemos a la gente. Durante más de seis meses trabajamos en la modificación y los resultados han permitido una reactivación positiva del transporte especial.





Capítulo 6

Los usuarios de transporte:
los verdaderos protagonistas
del sector

Estrategias de promoción y prevención para movilizarse por el país

El cuidado y la protección de los usuarios del transporte en el país, en sus diferentes modos y medios, fue otro de los objetivos trazados por este Gobierno para el sector transporte. Frente a este desafío, se desarrollaron varias acciones y estrategias, tanto desde la normatividad y la comunicación, pues usuarios mejor informados están más protegidos. Uno de ellos fueron las acciones en vías, desarrolladas para velar porque los usuarios tengan las habilidades necesarias para utilizar medios de transporte que los hacen más vulnerables, como motos y bicicletas.

Frente al cuidado de las personas desde las leyes, los avances logrados en la Superintendencia de Transporte fueron muchos; gracias al establecimiento de la Delegatura para la Protección de Usuarios del Sector Transporte en 2019. Si bien su creación es reciente, esta Delegatura ha desarrollado una labor importante para tener una mayor socialización de las normas que rigen la protección de los usuarios y la debida prestación del servicio público de transporte en nuestro país.

La Delegatura trabaja con dos enfoques. El primero comprende actividades de promoción y prevención pensadas en fomentar el conocimiento de las disposiciones de protección de los usuarios. Estas están dirigidas a los ciudadanos, así como a Organismos de Apoyo al Tránsito, empresas, intermediarios, y en general a todo el que preste algún servicio conexo y complementario al transporte. El fin de esto es fortalecer la implementación de una política de vigilancia preventiva.

El segundo incluye el ejercicio de las funciones de inspección y control, para verificar el cumplimiento de la normatividad de protección al usuario e imponer sanciones en el momento en que se compruebe una infracción administrativa.



Para el correcto desarrollo de estas funciones, entregadas a la Superintendencia como resultado de su renovación, nacieron dos direcciones como parte de la estructura de la nueva Delegatura: la de Prevención, Promoción y Atención a Usuarios del Sector Transporte, y la de Investigaciones.

La Dirección de Prevención, Promoción y Atención a Usuarios del Sector Transporte concentró su trabajo en generar y desarrollar productos informativos para empresarios y usuarios del sector. Como resultado, ha publicado documentos de consulta y herramientas pedagógicas tanto para los empresarios como para los usuarios. En la actualidad, la ciudadanía tiene a su disposición guías sobre las promociones y ofertas que realizan los agentes comerciales en el sector, los derechos y deberes de los usuarios en los diferentes modos de transporte, comercio electrónico para la compra de tiquetes, transporte de equipaje, movilización en temporada alta, transporte de mascotas y utilización del transporte acuático, entre otros. A esto se suma la revista *Puntos Cardinales*, de circulación semestral.

Esta tarea de promoción también fue ejecutada durante la pandemia, momento en que la SuperTransporte desarrolló un Decálogo de Derechos y Deberes durante la emergencia sanitaria del Covid-19, así como una infografía de recomendaciones para el transporte de pasajeros durante los aislamientos preventivos.

En ese mismo sentido, las peticiones, quejas y reclamos de los usuarios se compilan en boletines de gestión, para actuar de cara al público y siguiendo el mandato de transparencia definido por el Gobierno del Presidente Iván Duque. Estos documentos se convierten en insumos para la entidad, pues la caracterización de las quejas facilita la adopción de políticas para la protección de usuarios tanto a nivel gubernamental, como desde las empresas prestadoras del servicio público. Con esto mejoramos la percepción del ciudadano frente a la prestación del servicio y en la gestión de sus reclamaciones.

Un eje importante de las políticas de promoción y prevención de la Superintendencia es la inclusión y la accesibilidad. De ahí que durante todo el año la entidad realice capacitaciones sobre los derechos y deberes de personas de especial protección constitucional: niños, niñas, adolescentes, adultos mayores, personas en condición de discapacidad y madres gestantes. Desde 2019 se han realizado 376 jornadas en 103 ciudades y municipios de Colombia, y con ellas se han beneficiado 18.016 usuarios.

Además de los documentos disponibles para los empresarios y usuarios, también se han desarrollado herramientas colaborativas para que los ciudadanos manifiesten posibles vulneraciones de sus derechos. Uno de ellos es *Usuario Avisa*, estrategia que les permite a los usuarios comuni-

En la actualidad, la ciudadanía tiene a su disposición guías sobre las promociones y ofertas que realizan los agentes comerciales en el sector, los derechos y deberes de los usuarios en los diferentes modos de transporte, comercio electrónico para la compra de tiquetes, transporte de equipaje, movilización en temporada alta, transporte de mascotas y utilización del transporte acuático, entre otros.

Gracias al aumento en su presencia regional, la Superintendencia profundizó la sensibilización y difusión de los derechos y deberes de los ciudadanos en los diferentes modos de transporte.

carce con la entidad e informar sus inconformidades con la prestación del servicio público de transporte a través de *WhatsApp*.

Gracias al aumento en la presencia regional, se profundizó la sensibilización y difusión de los derechos y deberes en los diferentes modos para la ciudadanía en terminales de transporte y aéreas, puertos y cuerpos de agua. Además, gracias a acciones de intermediación, se generan acuerdos directos entre empresas prestadoras y usuarios. Con corte al 28 de junio de 2022, se han realizado 2.288.848 sensibilizaciones.

En un principio, la nueva Delegatura para la Protección al Usuario del Sector Transporte tenía funciones de inspección, vigilancia y control de los modos terrestre y acuático, en atención a la misionalidad de la Superintendencia de Transporte. Pero en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 se dispuso que la entidad también sería la autoridad encargada de velar por el cumplimiento de las disposiciones sobre protección. Adicionalmente, debe adelantar investigaciones e imponer sanciones por infracciones a normas referentes a los derechos y deberes de los usuarios del transporte aéreo, función que solía asumir la Aeronáutica Civil.

Esta fue una excelente noticia para los ciudadanos, pues reunió en una sola entidad la protección de los usuarios de todos los modos de transporte e impuso un reto adicional a la Superintendencia, que debió fortalecer sus capacidades y multiplicar esfuerzos para cumplir con las políticas públicas establecidas para el crecimiento del sector aéreo. Estas nuevas tareas incluyen recibir las quejas de los viajeros sobre retrasos en vuelos, cambios de itinerario, tratamiento de equipajes y transporte de mascotas. Para una mejor atención de estas misiones, se hizo necesario tener presencia efectiva en los diferentes aeropuertos del país, así se llegó rápidamente a estar en 25 de ellos, para orientar y sensibilizar a los pasajeros sobre la normatividad de este sector.

Profundizando esa labor, la SuperTransporte desarrolló varios documentos que contienen lo que se debe saber sobre este modo de transporte. Algunas de ellas son la *Guía* y la *Cartilla de los Derechos y Deberes de los Usuarios de los Servicios de Transporte Aéreo*, un ABC para dar claridad sobre las competencias de la Superintendencia de Industria y Comercio y de la de Transporte frente a la protección de usuarios del sector, un documento con preguntas frecuentes sobre el transporte aéreo durante la contingencia del Covid-19; la *Guía sobre comercio electrónico en la adquisición de boletos y/o tiquetes*, el *Decálogo de derechos y deberes de los usuarios en la compra de tiquetes aéreos a través de comercio electrónico*, el ABC de competencias administrativas y otro con preguntas frecuentes sobre el servicio de transporte aéreo de la Aerocivil y la SuperTransporte. Esto se complementa con boletines de gestión, informes sobre quejas y reclamos. Además, la entidad dispuso un espacio educativo para quienes estén interesados en tomar cursos sobre el sector aéreo.

Otro documento pensado en el bienestar de los usuarios es la *Guía empresarial para la protección contractual de los usuarios del sector transporte*, un diagnóstico de los contratos de transporte vigentes que son utilizados día a día por las empresas de transporte terrestre de pasajeros. En este documento, lanzado el 8 de junio, presenta la normatividad vigente en materia de protección contractual y prevención de cláusulas abusivas.

Doss proyectos se pondrán al servicio de los colombianos antes de finalizar el periodo del Presidente Iván Duque. Uno es la verificación de las políticas de las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera que ofrecen el servicio de transporte de animales domésticos, con el objetivo de orientarlas en la implementación de buenas prácticas para la prestación de este tipo de servicios, que hasta ahora no son regulados en ese modo de transporte.

Finalmente está la *Calculadora de Derechos*, una herramienta que informará a los usuarios sobre los efectos de ejercer derechos como el retracto, el desistimiento y la cancelación de los servicios de transporte. Aquí también podrán conocer cómo deben proceder ante la modificación o cambio de itinerario, problemas de equipaje y reclamo de compensaciones, entre otras figuras jurídicas que día a día son materia de consulta en los canales de atención y peticiones de la Superintendencia.

El cuidado de los actores viales en movimiento

Así como se desarrolló una importante gestión para proteger los derechos de los usuarios de los servicios de transporte en los diferentes modos, el trabajo de cuidado de las personas también se desarrolló interactuando con ellos, en las vías y carreteras del país. Esta labor fue desarrollada a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que durante esta gestión implementó varias estrategias y acciones enfocadas en que los colombianos entendieran e interiorizaran que la seguridad vial es responsabilidad de todos.

Las acciones desarrolladas en esta materia se pueden agrupar de dos maneras: actividades dirigidas a varios públicos y actividades dirigidas a actores viales definidos. En el primer grupo, uno de estos programas fue *La seguridad vial se toma tu ciudad*, que nació en 2019, con el objetivo de capacitar a tomadores de decisiones, directivos, docentes, agentes de tránsito y ciudadanía, a través de actividades alrededor de la gestión de la seguridad vial de los diferentes actores viales. En estos espacios se pretendía asistir técnicamente a los organismos municipales encargados de la gestión y se buscaba involucrar, de paso, a toda la sociedad y los diferentes sectores productivos en las actividades de sensibilización y formación.

Varios temas hacían parte de las capacitaciones: gestión de la seguridad vial cerca a instituciones educativas, actividades para peatones, mejoramiento de accesibilidad a las zonas, desarrollo de urbanismo

Durante esta gestión, la ANSV implementó varias estrategias y acciones enfocadas en que los colombianos interiorizaran que la seguridad vial es una responsabilidad de todos.

Cada jornada no se limitaba ya a una ciudad, sino que se invitaba a varios municipios con características similares, en los que las estrategias pudieran tener los mismos resultados.

tático y profundización de la señalización, entre otras. Para los motociclistas, se realizaban espacios de formación a autoridades y puntos pedagógicos en vía abiertos a todos los usuarios, para sensibilizar sobre factores de riesgo a los que se ven expuestos.

En el marco de esta estrategia, entre julio de 2019 y marzo de 2020 se realizaron 16 intervenciones en 15 municipios priorizados del país: Neiva, Montería, Chiquinquirá, Bucaramanga, Barranquilla, Sogamoso, Armenia, Cali, Medellín, Santa Marta, Cartagena, Cúcuta, Pasto, Villavicencio y San Juan de Urabá. En ellas participaron 4.270 personas.

Los buenos resultados que presentó este programa en su primera fase hicieron que se planteara una segunda, aunque se vio impactada por el inicio de la pandemia y las medidas de confinamiento que vivió el país durante buena parte de 2020. Entonces, la estrategia se adaptó para poder desplegar las actividades de formación, sensibilización y asistencia técnica, virtualmente, manteniendo el mismo principio que buscaba llevar diferentes espacios de capacitación a todo el país.

Así nació *La seguridad vial se toma tu región*, una extensión del trabajo previo, que aprovechaba la virtualidad para abarcar un público más amplio, manteniendo un ideal de homogeneidad. Esto quiere decir que cada jornada no se limitaba ya a una ciudad, sino que se invitaba a varios municipios con características similares, en los que las estrategias pudieran tener los mismos resultados. En ese momento, la estrategia se enfocó en crear acciones que mitiguen los factores de riesgo en los actores viales más vulnerables, como los peatones, en especial niños, niñas, adolescentes, personas mayores, ciclistas y motociclistas.

A los diferentes espacios creados (que fueron adaptados para ser transmitidos online) se sumaron nuevos, por ejemplo, uno sobre el uso apropiado del casco por parte de los motociclistas como una estrategia altamente efectiva para mitigar las fatalidades en siniestros viales. En este espacio se presentaba un contexto de la seguridad vial de los motociclistas a nivel mundial, nacional y local, y luego se abordan las ventajas de usar correctamente el casco desde lo normativo y lo técnico. Todo dirigido, como se había definido desde el principio, al cuidado de los diferentes actores viales. Gracias al aprovechamiento de las herramientas digitales, *La seguridad vial se toma tu región* le permitió a la ANSV capacitar a 39.215 personas en 501 municipios de 27 departamentos del país, durante 2020.

Esta estrategia finalizó con un foro virtual en el que participaron más de 1.131 personas de toda Colombia. Esto llevó a que dentro de la planificación para 2021, se diseñara una serie de 12 foros, uno mensual, para reunir y capacitar a las regiones con temas específicos de interés nacional.

En 2021 la estrategia se realizó de manera híbrida, es decir, en actividades presenciales y talleres virtuales. Así, fueron capacitados cerca de 5.600 motociclistas en las acciones dirigidas exclusivamente a este actor vial. En otras actividades donde el público objetivo mezclaba motociclistas con otros actores viales, se alcanzó la participación de 46.127 personas de los 32 departamentos del país.

De esta estrategia se desprendió una nueva arista, que buscaba llegar a diferentes públicos con contenidos mucho más focalizados. *La seguridad vial se toma tu empresa* llevó toda la experiencia recogida en este programa al sector empresarial, con el objetivo de brindar asistencia técnica sobre los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y la seguridad vial desde un enfoque laboral.

Con esto, se empezaron a generar espacios de capacitación sobre temáticas relacionadas con la gestión de la seguridad vial con dos enfoques claros: los motociclistas de las empresas (con medidas para mitigar los siniestros viales y su gravedad) y los tomadores de decisión de las empresas, (a través de estrategias que pueden implementar en sus empresas para garantizar la protección de los trabajadores que usan la moto como medio de transporte en su vida diaria).

El proceso incluye actividades sobre elementos de protección personal, inspección preoperacional, campañas de socialización y capacitación para motociclistas, aseguramiento de carga e infraestructura segura para motociclistas, entre otros. Con esta estrategia se realizaron 31 asistencias técnicas durante 2021, enfocadas en temas como el diseño e implementación de Planes Estratégicos de Seguridad Vial, gestión de velocidad, gestión de la fatiga, evaluación dinámica del riesgo, técnicas de investigación de siniestros viales, etcétera.

Durante 2021, la Agencia brindó asistencia técnica a 2.769 empresas, entidades y organizaciones de diversos sectores económicos, de índole público y privado, en el diseño e implementación de Planes Estratégicos de Seguridad Vial, con un enfoque especial en empresas de transporte terrestre de carga. Así, gracias a *La seguridad vial se toma tu empresa*, durante 2021, se sensibilizaron alrededor de 11.800 personas en todo el país.

En paralelo con estas diferentes “tomas”, se estructuró otro programa de formación y sensibilización, enfocado en toda la ciudadanía: la *Ruta Nacional por la Seguridad Vial*. Con el concepto de ser una “feria” sobre seguridad vial que, de manera itinerante, recorre el país a través de cuatro camiones contramarcados, la Ruta llegó a la mayor parte del país durante 2021 con actividades pedagógicas de diferentes tipos, pensadas en enseñarles a los actores viales sobre factores de riesgo relacionados con el comportamiento, así como acciones para mitigarlos, a través de actividades experienciales.

En el marco de la Ruta, durante 2021, se realizaron 243.857 intervenciones pedagógicas en 88 municipios de 24 departamentos

Con el concepto de ser una “feria” sobre seguridad vial que, de manera itinerante, recorre el país a través de cuatro camiones contramarcados, la Ruta llegó a la mayor parte del país durante 2021 con actividades pedagógicas.

Los motociclistas están entre los actores viales más vulnerables y han presentado un importante crecimiento en el país, tanto en el número de usuarios como en su participación en los siniestros viales.

del país. Estos buenos resultados llevaron a programar una segunda versión durante el primer semestre de 2022, con la que se llegará a los 32 departamentos del país.

Cruzada por salvar vidas de motociclistas en las vías

El lineamiento de que la seguridad vial es una responsabilidad compartida implica trabajar con todos los actores viales, pues el compromiso del Gobierno ha sido siempre cuidar y proteger a toda la ciudadanía cuando se encuentra en las vías. Sin embargo, las cifras de siniestralidad vial hicieron evidente la necesidad de concentrar buena parte de las acciones en los actores viales más vulnerables: los motociclistas y los ciclistas.

En atención a esto, uno de los actores con quien más se trabajó fue con los motociclistas, pues están entre los más vulnerables y han presentado un importante crecimiento en el país, tanto en el número de usuarios como en su participación en los siniestros viales.

A través de la Dirección de Comportamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial se consolidó un equipo técnico de profesionales para estudiar a profundidad a este actor vial, y poder diseñar acciones y estrategias contundentes para mitigar su siniestralidad.

Esta Dirección desarrolló sus acciones bajo tres líneas: investigación, procesos de formación y gestión normativa. Desde la línea de investigación, se trabajó para entender la realidad del transporte en motocicleta en Colombia. Aquí vale la pena destacar el Diagnóstico del Transporte Escolar, en el que se analizó, a través de una investigación con una metodología mixta, cómo se desplazan los niños hacia los entornos escolares, pues se identificó que en muchos municipios del país, los adolescentes utilizan las motos para llegar a sus lugares de estudio.

El segundo proceso fue la caracterización de usuarios de motocicleta. Más allá de que el país contaba con un estudio realizado por la Universidad Nacional de Colombia como antecedente, se tomó la decisión de hacer una caracterización que tuviera un alcance mayor. Esto permitió analizar a las personas que usan diariamente la motocicleta como medio de transporte, conocer su percepción frente al riesgo que implica esta actividad e identificar su actitud en temas como el uso de elementos de protección personal, la revisión técnico-mecánica y la gestión interinstitucional, entre otros.

Esta caracterización abarcó 57 municipios. Incluyó grupos de interés como motociclistas, acompañantes, vendedores de motos, dueños de talleres, Organismos de Tránsito, empresas e instituciones educativas. Con ellos se adelantaron grupos focales, entrevistas, talleres de cartografía social, encuestas y sondeos, por mencionar

algunas de las actividades. Entre sus resultados está la identificación de la percepción de los factores de riesgo que, según los motociclistas, influyen en su siniestralidad vial; la comparación de cómo cambian esos factores dependiendo de las ciudades del país y el entendimiento de las nuevas prácticas en el uso de la motocicleta, en especial en atención a la “nueva normalidad” surgida por la pandemia. Esto fue acompañado por recomendaciones para mejorar la seguridad vial de los motociclistas.

Otro eje de trabajo fundamental desde la investigación fueron los espacios de acercamiento que se tuvieron de manera permanente con representantes del sector de motociclismo. Aquí se trabajó de la mano con colectivos de motociclismo, empresas, sector comercio, organismos de tránsito y academia, así como con usuarios y sociedad en general, para analizar y entender las diferentes visiones que se tiene sobre la motocicleta. Esto permitió construir procesos de formación mucho más ajustados a las realidades del país, que tuvieran, en lo posible, mejores resultados. En el desarrollo de esto, vale la pena mencionar la participación de un importante número de representantes de colectivos de motociclistas, en 16 grupos focales realizados entre octubre y diciembre de 2020, en ocho regiones del país.

La segunda línea de trabajo eran los procesos de formación y sensibilización a los diferentes actores viales, con énfasis en los motociclistas del país. El objetivo de estas actividades es sencillo: capacitarlos y sensibilizarlos sobre sus derechos y deberes en las vías, analizando y mejorando sus habilidades frente a los medios de transporte que usan. Para alcanzar este desafío, se estructuraron y desarrollaron diversos programas, que han sido ejecutados presencial y virtualmente.

Motodestrezas es el programa de formación más completo, detallado y de mayor alcance. Consiste en cuatro módulos teórico-prácticos, focalizados en personas que usan la motocicleta en su trabajo, en usuarios que pertenecen a clubes de motociclistas, organismos de tránsito, empresas, universidades, y en la población de motociclistas que tienen una mayor exposición.

Para desarrollar este trabajo, la Agencia constituyó 46 equipos de formación conformados por un instructor y un apoyo logístico, equipados con todos los elementos pedagógicos y logísticos para aplicar el programa a nivel regional. Gracias a esto, se llegó a más de 150 municipios en 24 departamentos del país. A través de mecanismos pedagógicos innovadores, se busca fortalecer los conocimientos teórico-prácticos de los motociclistas, mejorar sus habilidades, pericia y percepción frente a situaciones de riesgo, influir en su comportamiento cotidiano para que reconozcan su vulnerabilidad y los múltiples factores que pueden afectar la conducción. Para mayo de

A través de mecanismos pedagógicos innovadores, se busca fortalecer los conocimientos teórico-prácticos de los motociclistas, mejorar sus habilidades, pericia y percepción frente a situaciones de riesgo, influir en su comportamiento cotidiano para que reconozcan su vulnerabilidad y los múltiples factores que pueden afectar la conducción.

2022, ya habían sido sensibilizados cerca de 25.000 motociclistas, de los casi 70.000 que serán capacitados con esta estrategia.

Otra estrategia para mejorar el comportamiento de los motociclistas en las vías fue la *Pista de habilidades*, que consiste en la instalación de un circuito de prueba a baja velocidad, donde se evalúan tres habilidades: equilibrio, proyección de mirada y frenado de emergencia. Estas actividades se realizan en compañía de las autoridades de tránsito municipales o de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía (Ditra), encargados de invitar a los motociclistas a las conversaciones para este ejercicio, con una duración estimada de 30 minutos. Como resultado, la ANSV ha adelantado actividades en los 32 departamentos del país, en las que no solo se capacita a la ciudadanía, sino que se asiste técnicamente a las autoridades de tránsito, para que a corto y mediano plazo sean ellos los encargados de replicar la actividad y se genere un valor adicional a la estrategia.

De otra parte, la necesidad de volcar mucha de la experiencia presencial hacia la virtualidad para cuidar a los colombianos durante los primeros momentos de la pandemia que impactó al mundo en 2020 fue vista por la Agencia Nacional de Seguridad Vial como una oportunidad. Fueron muchas las iniciativas que se adaptaron a entornos digitales, que permiten su acceso en todo momento, desde cualquier región del país.

Uno de los frutos de ello es la Escuela Virtual de Seguridad Vial. Al inicio de este gobierno, la Agencia Nacional de Seguridad Vial decidió desarrollar un entorno virtual para la seguridad vial, que estaba planteado en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021. En ese momento, se venía avanzando en propuestas en educación vial, pero aún no se contaba con un escenario pedagógico en línea que, de forma lúdica y dinámica, facilitara el aprendizaje en seguridad vial y aprovechara la tecnología para llegar de manera permanente a los rincones más alejados del país.

En 2020 el Ministerio de Transporte y la ANSV desarrollaron el primer portal virtual en educación en seguridad vial del país, con metodologías lúdicas y participativas que favorecían la formación de ciudadanos y comunidades conscientes de su movilidad.

En 2020 el Ministerio de Transporte y la ANSV desarrollaron el primer portal virtual en educación en seguridad vial del país, con metodologías lúdicas y participativas que favorecían la formación de ciudadanos y comunidades conscientes de su movilidad. Este escenario virtual abarca procesos de aprendizaje dirigidos hacia la prevención en seguridad vial, para que haya comprensión de los riesgos en las vías y los usuarios sepan cómo actuar ante ellos. También incluye las diferencias entre los escenarios rurales y urbanos, las interacciones con los otros actores viales, la infraestructura, el tránsito, y los diferentes aspectos del entorno. El objetivo primordial de esta estrategia es promover una cultura vial segura, fomentar la prevención en las vías y la pacificación de los recorridos, para así disminuir los siniestros viales en el país y salvar vidas.

En el momento de su lanzamiento, la Escuela Virtual de Seguridad Vial contaba con una biblioteca con 200 recursos digitales y Objetos Virtuales de Aprendizaje (OVA), con diferentes contenidos de educación vial. Estos se presentan de forma lúdica y dinámica en microcápsulas de conocimiento, a través de audios, video tutoriales, simuladores, animaciones, infografías, entre otros.

Los recursos digitales de la Escuela son de fácil uso, por lo que cualquier persona puede entenderlos y aprovecharlos. Se ha invitado a gobiernos locales, instituciones educativas, empresas, comunidades, gremios y asociaciones, y centros de enseñanza automovilística, entre otros, a utilizarlos. Así mismo, se han difundido entre niños, niñas y adolescentes. En concordancia con el principio de regionalización que ha permeado todo el trabajo de la Agencia, el contenido se desarrolló pensando en la diversidad cultural del país. Otro punto que se tuvo en cuenta fue la accesibilidad para todos los públicos, por lo que sus contenidos tienen subtítulos, se pueden consultar en línea o descargar, y están habilitados para computadores, tablets y celulares. Los contenidos son gratuitos y promueven el aprendizaje interactivo y autónomo.

Durante 2021, la Escuela Virtual de Seguridad Vial tuvo 215.115 visitas al portal virtual y 107.207 consultas a los diferentes contenidos de los recursos digitales. Se identificaron 19.333 usuarios frecuentes, es decir, usuarios que han consultado en promedio seis recursos, así como un número significativo de consultas desde países como Estados Unidos, Chile, Argentina, Perú y Australia, entre otros.

Nueva normatividad para los cascos: evitando dolores de cabeza

Para complementar ese trabajo desarrollado directamente con los usuarios, tanto en vías como de manera virtual, era necesario fortalecer algunas normas que buscan la seguridad de los motociclistas. En este punto, vale la pena mencionar que, según la Organización Mundial de la Salud (OMS), una de las estrategias más efectivas en el marco de la gestión de seguridad vial de estos actores viales es la promoción del uso apropiado del casco. Esta institución definió, luego de realizar estudios e investigaciones, que un buen marco normativo de cascos debe tener, por lo menos cinco características.

Esto no ocurría en Colombia para 2018, pues de las cinco características, solo se tenían tres: la existencia de una ley nacional relativa al uso del casco de motociclista, que esa ley aplique para todo tipo de vías y de vehículos motorizados, y que la ley involucre tanto a los conductores como a los pasajeros. Estas tres condiciones hacen parte del Código Nacional de Tránsito.

Según la OMS, una de las estrategias más efectivas en el marco de la gestión de seguridad vial de los motociclistas es la promoción del uso apropiado del casco.

Frente a las otras dos recomendaciones de la OMS, tener una norma que haga referencia a una norma sobre fabricación de cascos, y que esta norma establezca que los cascos deben ajustarse, la Agencia Nacional de Seguridad Vial desarrolló importantes gestiones en los últimos tres años. Estas tuvieron como resultado la publicación de dos resoluciones fundamentales para la seguridad vial de los motociclistas.

La primera es la Resolución 1080 de 2019 “Por la cual se expide el reglamento técnico de cascos protectores para el uso de motocicletas, cuatrimotos, motocarros, mototriciclos y similares”. Su objetivo es proteger la vida e integridad de las personas aplicando estrictos requisitos técnicos, de desempeño y seguridad en estos elementos, que sean aplicables a los productores, importadores y comercializadores de cascos protectores para motociclistas y sus acompañantes.

En esta resolución se definen las condiciones y requisitos técnicos que deben cumplir los elementos para poder ser vendidos en el país. Entre sus disposiciones, quedó la prohibición de la importación, comercialización y/o producción de cascos que no cumplan los requisitos establecidos en la norma técnica NTC 4533-2017 (colombiana), el reglamento No. 22.05 anexado al Acuerdo de las Naciones Unidas de 1958 (europeo) o el estándar FMVSS 218 (estadounidense).

Estas tres normas contienen condiciones importantes que deben cumplir los cascos para proteger con mayor eficacia, a los motociclistas. De ahí la importancia de que estos elementos se ajusten a alguna de las normas. Los cascos deben tener unos sellos en su interior que indiquen el estándar que cumplen, entre otra información.

El cumplimiento de esta Resolución es vigilado por la Superintendencia de Industria y Comercio, la Dian y los alcaldes del país. Deben cumplirla productores, importadores y comercializadores de cascos en todo el territorio nacional.

Al regular la producción y seguridad de los cascos, el siguiente paso fue reglamentar su uso, para que los motociclistas sepan cómo llevar este elemento de protección. Esto se logró con la expedición de la Resolución 23385 de 2020, “Por la cual se establecen las condiciones mínimas de uso del casco protector para los conductores y acompañantes de vehículos tipo motocicletas, motociclos, mototriciclos, motocarros, cuatrimotor y se dictan otras disposiciones”. Con esto, el país busca que los conductores y acompañantes usen correctamente el casco. Así, el país cumple con las cinco condiciones definidas por la OMS.

El Reglamento Técnico de cascos busca proteger la vida e integridad de las personas, aplicando estrictos requisitos técnicos, de desempeño y seguridad en estos elementos.



La Agencia logró vincularse en un trabajo internacional pensado en masificar la utilización de cascos por parte de los motociclistas en zonas de clima cálido, pues a nivel mundial, se ha evidenciado un poco uso de este elemento de protección asociado al calor de las regiones, y al aumento de temperatura que genera su utilización.

La resolución estableció tres condiciones mínimas para el uso correcto del casco:

- La cabeza del motociclista debe estar completamente inmersa en el casco y el sistema de retención debe estar asegurado por debajo de la mandíbula inferior, sin correas rotas, ni broches partidos o incompletos.
- El motociclista no puede portar sistemas móviles o teléfonos que se interpongan entre la cabeza y el casco, excepto si estos están utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres, como audífonos.
- Para los cascos con cubierta facial maxilar movable (conocidos como cascos abatibles), la cubierta siempre debe ir cerrada y asegurada durante los recorridos, para que ofrezca protección a la cara del motociclista.

Datos preliminares, obtenidos a través de evaluaciones hechas dos meses después de la implementación de la resolución, demuestran la importancia de esta medida; pues se evidenció una reducción del 7% en las fatalidades viales de motociclistas asociadas a trauma craneano y trauma craneoencefálico, al compararlas con otras causas de muerte, durante el periodo analizado.

Finalmente, la Agencia logró vincularse a un trabajo internacional pensado en masificar la utilización de cascos por parte de los motociclistas en zonas de clima cálido. A nivel mundial, se ha encontrado un poco uso de este elemento de protección, asociado al calor de las regiones y al aumento de temperatura que genera la utilización del casco.

Esta situación se ha evidenciado a nivel mundial, al punto que la Federación Internacional de Automovilismo (FIA) se planteó el reto de crear un casco de seguridad para motociclistas ultraventilado y a bajo costo, que además estuviera homologado con el reglamento No. 22.05. El trabajo de esta organización incluyó una estrategia de donación desarrollada en conjunto con los Automóviles Club y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID); de manera que se entregarían cascos a motociclistas en lugares estratégicos, para así garantizar su uso y poder evaluar el impacto frente a su utilización.

En 2021, la ANSV firmó un acuerdo de entendimiento con el Automóvil Club de Colombia (ACC) para unir esfuerzos junto a la Fábrica Nacional de Autopartes (Fanalca), en la “implementación una estrategia pedagógica dirigida a fomentar en los motociclistas el uso correcto de cascos certificados”. En el marco de ese acuerdo, la Agencia recibió la donación de 900 de esos cascos, con el fin de ser entregados en San Andrés, Leticia, Quibdó, Riohacha, Tuluá, Campoalegre (Huila),

Mariquita (Tolima), Cocorná (Antioquia), Aracataca (Magdalena), San Marcos (Sucre), Lorica (Córdoba), Codazzi (Cesar) y Castilla la Nueva (Meta).

Seguridad vial en el marco de la movilidad activa

No todos los actores viales con los que trabaja la Agencia Nacional de Seguridad Vial se movilizan en vehículos motorizados. Ciclistas y peatones también son reconocidos como actores viales y hacen parte del grupo de los más vulnerables por las condiciones propias de sus vehículos, la bicicleta y el cuerpo.

De ahí que la ANSV haya realizado un importante trabajo encaminado a la construcción de la movilidad activa desde la seguridad vial. La movilidad activa es aquella que utiliza el cuerpo humano como motor para los desplazamientos, por lo que incluye a ciclistas y peatones. Frente a cada grupo se desarrollaron diferentes trabajos.

Con los ciclistas, lo primero fue reconocer, desde la corresponsabilidad, la necesidad de fortalecer sus conocimientos, habilidades y competencias, para enfocarlos en un aprendizaje de la conducción de bicicleta de forma preventiva. Esto, además, entendiendo que existen conductas de riesgo generadas por otros actores viales que inciden en su morbimortalidad.

Partiendo de eso, se desplegaron estrategias y acciones dirigidas al autocuidado y la concientización, y al reconocimiento por parte de los otros actores viales. Durante 2019, la Agencia inició encuentros de construcción participativa sobre la movilidad de los ciclistas como parte de su diagnóstico territorial. Estos se enfocaron en las ciudades con alta representación en cifras de morbimortalidad en este actor vial, con el propósito de identificar las condiciones de riesgo particulares que los mismos ciclistas consideraban relevantes, y al mismo tiempo preguntarles por los comportamientos de riesgo que asumen.

Barranquilla, Bogotá, Cali, Medellín y Bucaramanga fueron sedes de estos encuentros, en los que participaron 90 ciclistas líderes de colectivos. Los encuentros tuvieron una metodología de co-construcción dividida en tres momentos: reconocimiento de las condiciones de vulnerabilidad de los ciclistas en la movilidad y el panorama de morbimortalidad, identificación de condiciones de riesgo que estuvieran agrupadas en los factores de riesgo identificados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, y presentación de alternativas de trabajo, estrategias y acciones que facilitarán el mejoramiento de las condiciones de riesgo a las que se ven expuestos.

Gracias a estos encuentros, se diseñó el *Plan de Seguridad Vial para Ciclistas*, para ser ejecutado a nivel nacional. Este incluyó entre sus

Una de las temáticas más relevantes tratadas en los puntos pedagógicos con ciclistas fue la obligatoriedad de hacerse visible para los otros actores viales, a través de la utilización de luz blanca y roja en la bicicleta y el uso de chaleco reflectivo entre las seis de la tarde y las seis de la mañana.

lineamientos el mejoramiento de las condiciones en la interacción motorizado – no motorizado. En el artículo 95 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, modificado por la ley 1811 de 2016, se establece que los ciclistas pueden movilizarse ocupando un carril completo de la vía, algo que era desconocido por la mayoría de actores viales, incluyendo los mismos ciclistas. De ahí que fuera importante socializar la norma en todo el país, para lograr que los conductores de vehículos motorizados asuman la participación de ciclistas en las vías, pues existe un rechazo de los conductores hacia los ciclistas, que incluye invasiones de espacios exclusivos, acercamientos inadecuados y, a veces, agresiones.

De igual manera, era necesario que los ciclistas empezaran a asumirse como conductores. Esto es un reto que aún mayor, pues muchos aprendimos a montar bicicleta de niños, y siempre la vimos como un elemento recreativo o deportivo, pero al usarla como medio de transporte, deben tenerse en cuenta otras habilidades, que están desarrollándose a través de la formación en la conducción, el uso de los elementos de protección personal y la promoción de la evaluación de riesgo sobre las vías por las que se pueden desplazar.

Otro punto definido en el Plan fue la gestión territorial de la seguridad vial de los ciclistas. Teniendo en cuenta el enfoque de Sistema Seguro, reconocido por la ANSV como la estrategia macro de sus acciones, las autoridades locales y nacionales son las encargadas de generar las condiciones de seguridad para ellos en aspectos como infraestructura, control, educación vial y construcción de cicloinfraestructura bajo parámetros de seguridad. Además, son los encargados de la socialización de la Ley 1811 de 2016 conocida como la Ley Probici y la realización de controles frente a las condiciones de la movilidad que los ciclistas deben tener en cuenta.

Un tercer punto del Plan habla de la educación para la seguridad vial de ciclistas. De acuerdo con el documento, se establece que en Colombia no existe un proceso de educación dirigido a que los ciclistas aprendan a conducir la bicicleta como un medio de transporte, deporte, turismo, competición, entre otros. De igual manera, los conductores de vehículo motorizado no reciben en su instrucción para ser conductores la formación sobre el cuidado a la vulnerabilidad de los ciclistas. Todo esto plantea la necesidad de crear estrategias que logren promover estos conocimientos en la ciudadanía en general.

Para atender estas circunstancias, la Agencia Nacional de Seguridad Vial estructuró un plan de trabajo con seis acciones. La primera era la implementación de la asistencia técnica a autoridades locales, ciclistas y otros actores, y el desarrollo de las buenas prácticas en formación para ciclistas en territorios. Aquí, uno de los trabajos más importantes fue la inclusión de actividades y sensibilizaciones dirigidas a ciclistas en el marco de los programas *La seguridad vial se toma tu ciudad* y *La seguridad vial se toma tu región*.

Así, desde 2019, cuando inició la ejecución de *La seguridad vial se toma tu ciudad*, la Agencia lideró actividades en vía para identificar habilidades y destrezas por mejorar por parte de los ciclistas, también talleres teórico-prácticos dirigidos a colectivos de ciclistas, conductores de transporte de carga y transporte de pasajeros, para darles a conocer los principales factores que influyen en los siniestros viales en los que actores de dos ruedas se ven involucrados. Esta acción se definió porque, de acuerdo con la información de Observatorio Nacional de Seguridad vial, existe una alta interacción de vehículos de carga y pasajeros en los siniestros viales de ciclistas en el país.

Como ya se ha mencionado, en 2020 y 2021 la estrategia cambió su nombre a *La seguridad vial se toma tu región*, y buena parte de sus acciones se desarrollaron de manera virtual, con alcance nacional. En esta nueva etapa se continuaron desarrollando capacitaciones frente a la normativa para la seguridad vial de ciclistas, así como estrategias pedagógicas para la seguridad vial de ciclistas. Estas dos se dirigieron a cuerpos de control, entidades del orden nacional y autoridades de tránsito, y se logró capacitar 3.313 personas en 2020 y 5.932 en 2021.

La estrategia incluyó actividades presenciales desde finales de 2020 y durante todo 2021, que se concentraron en la implementación de la pista de habilidades para ciclistas y la instalación de puntos pedagógicos para ciclistas y conductores de vehículos motorizados. Fue un trabajo articulado con las Secretarías de Tránsito y Movilidad de los territorios y diferentes entidades, como concesiones y fundaciones, gracias a lo cual se logró la participación de más de 8.000 personas.

Una de las temáticas más relevantes tratadas en los puntos pedagógicos con los ciclistas fue la obligatoriedad de hacerse visible para los otros actores viales, a través de la utilización de luz blanca y roja en la bicicleta y el uso de chaleco reflectivo entre las seis de la tarde y las seis de la mañana ya que, según cifras del ONSV en 2021, aproximadamente uno de cada cinco siniestros fatales ocurrió en ese rango horario y los ciclistas, en su gran mayoría, desconocen esta reglamentación.

Otro trabajo importante en el marco de estas estrategias fue la realización de talleres teóricos y prácticos con empresas y empleados del sector de transporte de carga y pasajeros, para socializar, visibilizar la problemática y mitigar los siniestros viales entre estos actores viales y los ciclistas. Así, durante 2021, se articularon los equipos de Seguridad Vial Laboral y Seguridad Vial de Motociclistas, con el objetivo de incluir en los procesos que llevan a cabo las condiciones necesarias para la protección de los ciclistas. El resultado de este trabajo fue un documento guía en el que se establecen los principales factores de riesgo que se generan, así como los comportamientos o acciones a ejercer para prevenirlos y mitigarlos.

De otra parte, desde 2019 se desarrollan actividades de sensibilización y pedagogía con ciclistas en territorios como Cali y Palmira, con el

Era necesario que los ciclistas empezaran a asumirse como conductores. Esto es un reto que aún mayor, pues muchos aprendimos a montar bicicleta de niños, y siempre la vimos como un elemento recreativo o deportivo, pero al usarla como medio de transporte, deben tenerse en cuenta otras habilidades.

propósito de mitigar los riesgos y disminuir las cifras de siniestralidad de ciclistas. Estas actividades contaron con la participación de aproximadamente 300 personas, en su mayoría adultos mayores y pensionados, un grupo etario de alta importancia para la Agencia, pues de acuerdo a las cifras de siniestralidad vial de ciclistas, es uno de los más afectados.

La segunda acción del Plan era la implementación de la estrategia *BiciDestrezas*, que nace de la consulta sobre las necesidades de ciclistas a nivel nacional. Se evidenció la ausencia de un proceso de formación en conducción de la bicicleta, ya que su aprendizaje es, en la gran mayoría de las ocasiones, empírico y visto como una actividad recreativa. Entonces, *BiciDestrezas* se estructuró para formar habilidades en ciclistas con respecto a la conducción y el cuidado propio, así como de los demás actores viales hacia los ciclistas.

Este proceso se está ejecutando desde el último trimestre de 2021 en 38 municipios del país, caracterizados por la alta siniestralidad vial de ciclistas. En los primeros meses de implementación logró sensibilizar cerca de 25.000 ciclistas, gracias a la incorporación de colectivos, ligas, grupos de trabajadores que utilicen la bicicleta como medio de transporte, recreación o deporte; estudiantes, empresas gestoras de la seguridad vial a nivel municipal y departamental, entre otros.

La estrategia consiste en un proceso de formación completa, que desarrolla temáticas asociadas al mantenimiento preventivo, el conocimiento de los derechos y deberes del ciclista, el uso de elementos de protección personal, el conocimiento y respeto de señales y normas de tránsito.

Las acciones del plan de trabajo también incluyen la participación en diferentes eventos ciclisticos en el país. El objetivo aquí es lograr sensibilizar y difundir mensajes en pro de su seguridad vial.

Un ejemplo de esto es la participación de la ANSV en el Foro Nacional de la Bicicleta (FNB) desde 2017. Este evento de sostenibilidad urbana, anual y gratuito, es impulsado por ciudadanos y se ha posicionado como el más importante en el país, pues reúne a más de 300 expertos en movilidad. Dentro de sus objetivos está buscar activar políticas públicas encaminadas a humanizar la movilidad en bicicleta en los entornos urbanos y rurales colombianos.

Fruto de esta vinculación, se han desarrollado acciones de fortalecimiento con la ciudadanía. Por ejemplo, en 2019 se realizó en Cali un taller con líderes de colectivos de bicicleta, para sensibilizarlos en frente a la conducción segura y preventiva, y se les convirtió en multiplicadores de información con ciclistas de sus grupos y de la ciudad. En esta oportunidad, además de ejercicios de habilidades y destrezas, la Agencia entregó un kit con luces rojas y blancas para las



En octubre de 2019 los ministerios de Transporte y Deporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, representantes de diferentes gremios de transporte de carga y clubes de ciclismo deportivo, firmaron el Pacto por la seguridad vial de los ciclistas, donde se definieron acciones para cuidar la vida de estos actores viales en las carreteras, de manera conjunta entre todos los firmantes.

partes trasera y delantera de la bicicleta y un chaleco reflectivo para tener viajes más seguros en las vías.

Para 2020, debido a la pandemia, el FNB se adelantó virtualmente, esto permitió implementar una agenda de promoción de buenas prácticas en la seguridad vial no solo desde la ANSV, sino también en conjunto con otras entidades. Por ejemplo, de la mano con Bloomberg se presentaron prácticas, documentos de referencia y experiencias exitosas que han sido implementadas por ellos a nivel mundial. Esta agenda se realizó durante noviembre, como parte de la Semana Nacional por la Movilidad sostenible.

Bello fue la sede del encuentro en 2021. Allí, la Agencia presentó el panorama de la siniestralidad vial y las acciones adelantadas a la fecha para mitigar los factores de riesgo. Esto fue acompañado por una pista de habilidades para ciclistas.

La cuarta acción consistió en promover la participación de las entidades locales, empresas y gremios, entre otros, en la seguridad vial de los ciclistas. Frente a esto, en octubre de 2019 los ministerios de Transporte y Deporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, representantes de diferentes gremios de transporte de carga en el país y clubes de ciclismo deportivo, firmaron el *Pacto por la seguridad vial de los ciclistas*. En este, se definieron acciones encaminadas a cuidar la vida de estos actores viales en las carreteras del país, de manera conjunta entre todos los firmantes. Estas acciones se han venido desarrollando desde entonces.

El plan de trabajo tenía como principal motivación masificar la seguridad vial en todo el país, por lo que uno de sus objetivos era incluir estos principios en los modos alternativos de movilidad, movilidad activa o de micro movilidad. El Conpes 3991, la “Política nacional de movilidad urbana y regional”, le encargó al sector transporte la estructuración y creación de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa (Enma), teniendo como uno de sus objetivos la inclusión del enfoque de seguridad vial en esta movilidad. Por eso, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en conjunto el Ministerio de Transporte, está vinculada de manera decidida con la estructuración de la Enma, participando en el enfoque de seguridad vial y liderando la construcción del capítulo de ciclistas.

Como resultado, durante 2021 se diseñó e implementó un proceso de investigación para identificar las condiciones y factores de riesgo propios de los usuarios de transporte activo en Medellín, Cali, Valledupar, Cartagena, Barranquilla, Bucaramanga, Villavicencio, Pereira, Ibagué y Pasto. El desarrollo de esa consultoría facilitó el reconocimiento de otros usuarios vulnerables, como usuarios de patines, patineta, monopatín, bicicleta y sus versiones asistidas

eléctricamente, así como sus condiciones de seguridad vial. Para ellos se evidenciaron riesgos como velocidades excesivas por parte de los motorizados, falta de mantenimiento de la infraestructura, poco o nulo conocimiento sobre el sistema de tránsito y sus señales de tránsito, y una carencia de políticas en seguridad vial para usuarios de transporte activo. Además, se hizo una caracterización socio-demográfica, relacionada con los viajes realizados en estos modos de transporte. Toda esta información le ha facilitado a la ANSV la definición de la población objetivo para cada uno de sus proyectos, frente a la movilidad activa.

Finalmente, una última acción definida en el Plan de Trabajo era la creación o generación de material pedagógico de apoyo en seguridad vial. En la Escuela Virtual de Seguridad Vial se cuenta con varios contenidos dirigidos a los ciclistas, como los talleres “¿Qué tipo de ciclista eres? – Uso de elementos de protección” y “Señalización manual y gestos para ciclistas”. Ambos están contruidos para cualquier tipo de uso de la bicicleta. Como complemento, el equipo de seguridad vial del ciclista diseñó contenidos para difundir buenas prácticas en la gestión de la seguridad vial, como la pista de habilidades y el punto pedagógico.

Los peatones son los otros actores viales que pertenecen a la movilidad activa. La labor de seguridad vial frente a ellos empezó prácticamente de ceros, pues al inicio del Gobierno del Presidente Iván Duque, en la Agencia Nacional de Seguridad Vial no se había constituido un grupo específico de trabajo para temas peatonales, aunque eso no quiere decir que no se adelantaran acciones frente a ellos. Estas respondían a los lineamientos dados por el Plan Nacional de Seguridad Vial y estaban enfocadas principalmente en campañas esporádicas que hacían referencia al tema.

Entonces, para fortalecer el trabajo de cuidado de los peatones, lo primero fue identificar la necesidad de crear un grupo encargado de la movilidad activa, y un equipo que, de manera específica, se encargara de la movilidad y protección a los peatones, entendiéndolos como uno de los usuarios más vulnerables debido a su alto grado de exposición y condiciones propias de la movilidad.

Gracias a esto, durante este gobierno el Ministerio de Transporte y la ANSV estructuraron y ejecutaron diversas estrategias encaminadas a disminuir la siniestralidad vial del peatón, con dos enfoques: la corresponsabilidad de todos los actores viales, con énfasis en los motorizados frente a la protección al peatón, y el autocuidado y los comportamientos seguros que deben ser adoptados por quienes caminan. Entre las primeras acciones ejecutadas, durante 2019 y en el primer trimestre de 2020, en la estrategia *La seguridad vial se toma tu región*, la Agencia incluyó tres actividades pedagógicas y educativas en territorio enfocadas principalmente en peatones, para vincular a poblaciones etarias vulnerables, como niños, niñas, adolescentes

Para fortalecer el trabajo de cuidado de los peatones, lo primero fue identificar la necesidad de crear un grupo encargado de la movilidad activa, y un equipo que, de manera específica, se encargara de la movilidad y protección a los peatones.

Existe una alta incidencia de siniestros viales en las interacciones entre motociclistas y peatones. Para mitigar esta situación, se ha desarrollado un trabajo de sensibilización hacia los motociclistas, para que entiendan los derechos de los peatones.

y adultos mayores. Estas fueron realizadas en Neiva, Montería, Chiquinquirá, Bucaramanga, Barranquilla, Sogamoso, Armenia, Cali, Medellín, Santa Marta, Cartagena, Cúcuta, Pasto, Villavicencio y San Juan de Urabá, municipios seleccionados por sus altos índices de siniestralidad frente a los peatones. Además, la ANSV suscribió convenios con ellos para trabajar de manera articulada y poder brindar asistencia técnica en seguridad vial. En esta primera etapa de la estrategia participaron 4.270 personas.

Una de las acciones fue el taller *Camino seguro al colegio*, dirigido a docentes, directivos, profesores y equipo técnico de las secretarías de movilidad o tránsito y de la secretaría de educación. En él, se presentaban las cifras de seguridad vial en la población escolar, para luego compartir casos de éxito en los que se implementaron planes para ir al colegio caminando de manera segura. También se entregaron herramientas a los colegios y entidades públicas para que puedan estructurar técnicamente este tipo de planes.

El trabajo con peatones incluyó actividades de demarcación urbana para su protección. Esta es una acción que envía un mensaje simbólico sobre la importancia del peatón y de cómo ellos, junto a los niños, niñas, adolescentes y adultos mayores tienen la prioridad en la vía. Consiste en demarcar un paso peatonal y un paso adyacente a una institución educativa de manera colectiva, usando pintura de tráfico de uno o varios colores, en compañía de la secretaría de tránsito o movilidad del territorio.

De otra parte, de acuerdo con las cifras del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, existe una alta incidencia de siniestros viales en las interacciones entre motociclistas y peatones. Para mitigar esta situación, se ha desarrollado un trabajo de sensibilización hacia los motociclistas, para que entiendan los derechos de los peatones, la importancia de respetar la prioridad que tienen y que reconozcan la condición de vulnerabilidad de ambos actores viales.

Estas acciones se pueden revisar en un rápido recuento: los Puntos Seguros, por ejemplo, brindan a los conductores de todos los vehículos motorizados recomendaciones sobre el cuidado del peatón; los *Planes Estratégicos de Seguridad Vial*, por su parte, trabajan con las empresas por la seguridad vial y desarrollan múltiples estrategias de formación. De igual manera, en el marco de las estrategias *La seguridad vial se toma tu región*, *la Ruta nacional por la seguridad vial* y *La seguridad vial se toma tu empresa*, hay definidos talleres enfocados en la protección y sensibilización frente a los derechos de los peatones y la corresponsabilidad en las vías.





Capítulo 7

**Seguridad vial: una cruzada para
salvar vidas en las vías**

El sistema seguro: un enfoque para cuidar a los actores viales

Dentro del amplio abanico de temas que maneja el sector transporte hay uno que necesita la participación de todos los ciudadanos para tener los mejores resultados: la seguridad vial. Durante este Gobierno, probablemente como nunca antes, se trabajó por darle un lugar preponderante en las agendas nacionales, regionales y locales, bajo el principio de que la seguridad vial es responsabilidad de todos. Y ese todos tiene que ser entendido de la manera más amplia posible. De ahí que para lograr reducciones importantes en la siniestralidad vial se necesite que toda la sociedad interiorice la importancia de esta labor y actúe en consecuencia.

Para el Presidente Iván Duque salvar vidas en las vías del país era una prioridad. Tanto que se definieron metas claras en la materia en el Plan Nacional de Desarrollo y se le entregó a la Agencia Nacional de Seguridad Vial la misión de hacer todo lo posible por cambiar las tendencias negativas que presentaba el país frente a los siniestros viales.

Ese encargo llevó a la entidad a revisar la forma en que se venía gestionando la seguridad vial en el país y se buscaron oportunidades de mejora. Muchas cosas se evidenciaron. Una de las principales fue que durante los últimos 20 años, la seguridad vial y los siniestros viales han sido atribuidos, casi de manera exclusiva, al factor humano, es decir, al actor vial.

En contraste, los estudios y la rigurosidad en el análisis del fenómeno a nivel mundial permitieron identificar otros factores asociados a la ocurrencia de los siniestros viales. La multicausalidad entró al panorama y, así, aspectos como los sistemas de seguridad activos y pasivos de los vehículos, los diseños e intervenciones adicionales para que la infraestructura tenga unas condiciones óptimas que puedan incidir en mejores condiciones para los conductores, la gestión de la

El Sistema Seguro es un enfoque que propone una serie de principios nacidos en Suecia, pensados en la protección de la vida humana desde diferentes áreas.

Hay que adoptar un enfoque proactivo para lograr un sistema de movilidad seguro, donde en lugar de reaccionar ante los siniestros viales, se prevea y actúe a través de sensibilización y pedagogía.

velocidad, empezaron a ser tenidos en cuenta a la hora de hablar de seguridad vial.

Estos principios de multicausalidad fueron contemplados en el enfoque *Sistema Seguro*, que propone una serie de principios nacidos en Suecia, pensados en la protección de la vida humana desde diferentes áreas. Este enfoque tiene cinco principios básicos:

- La fragilidad propia de los humanos, es decir, las condiciones físicas de las personas son vulnerables en un choque o siniestro vial.
- Nadie está exento de cometer errores a la hora de movilizarse en un vehículo.
- Sin importar la condición de movilidad, todos los actores viales tienen derechos y deberes en las vías. Además, pueden y deben contribuir a la seguridad del entorno con acciones como la revisión de los vehículos, el correcto uso de elementos de protección y el respeto de los demás actores viales, entre otras prácticas.
- Hay que adoptar un enfoque proactivo para lograr un sistema de movilidad seguro para que, en lugar de reaccionar ante los siniestros viales, se prevea y actúe a través de sensibilización, pedagogía y estrategias como fortalecer las condiciones de los vehículos y mitigar riesgos en la vía, para robustecer todas las partes del sistema y así multiplicar sus efectos. De esta manera, en caso de alguna falla del sistema, los actores viales aún estarán protegidos.
- El último principio hace referencia a la movilidad eficiente y segura: Hay que buscar una movilidad ágil para todos los actores viales y el desarrollo de la economía. Sin embargo, esta movilidad no debe traducirse en conductas de riesgo, como el exceso de velocidad, que puedan ocasionar siniestros viales, fallecidos o lesiones de gravedad.

Habiendo entendido este enfoque, y siendo conscientes de cómo puede aportarle a la seguridad vial del país, para el Gobierno Nacional y el sector transporte la implementación del *Sistema Seguro* se convirtió en una prioridad. Por eso, es una de las bases sobre las que se concibió el nuevo *Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2032*, que busca reducir las muertes por siniestros viales en un 50% durante los próximos diez años. Este nuevo Plan está alineado con los objetivos y acciones planteadas para la Nueva Década de Acción Mundial por la Seguridad Vial, que se inició en buena parte del planeta en 2021.

Para definir el modelo de implementación del *Sistema Seguro* se tuvo en cuenta todo lo aprendido durante estos tres años y medio en materia de seguridad vial. Esto incluye enfocarse en las necesidades, particularidades y escenarios de cada territorio, entendiendo que

somos un país diverso y que las estrategias que funcionan en una región pueden no tener la misma incidencia en otro.

Partiendo de los principios del Sistema Seguro, y habiéndolos ajustado a la realidad de nuestro país, se incluyeron tres nuevos pilares en el *Plan Nacional de Seguridad Vial*:

- Potenciar la gestión del conocimiento, para que permita la toma de decisiones basadas en diagnósticos técnicos, con componentes cuantitativos y cualitativos.
- Propender por el cumplimiento de las normas de tránsito no sólo desde el seguimiento del sector público, si no desde el sector privado y la comunidad en general.
- Consolidar las velocidades seguras, de tal forma que en donde el riesgo sea más alto, se gestione la velocidad mediante diferentes mecanismos.

Durante los últimos dos años, la Agencia Nacional de Seguridad Vial adelantó un proyecto piloto del enfoque *Sistema Seguro* en Quindío, y partiendo de él, una estrategia en Antioquia, Cesar, Cundinamarca, Santander, Tolima y Valle del Cauca, departamentos que registraron el mayor número de fallecidos por siniestros viales para el periodo 2018 – 2020. Estos planes involucraron a entidades del sector transporte, concesiones y administradores viales, entidades territoriales, autoridades y cuerpos de control, terminales de transporte y gremios de transporte público de pasajeros y de carga, por medio de una metodología que se enfocó en los diferentes actores viales.

Este trabajo incluyó protocolos para pedagogía en vía, capacitaciones orientadas a motociclistas y ciclistas, acciones enfocadas en la gestión de la velocidad con auditorías y límites de velocidad, el desarrollo de sectores críticos con el apoyo técnico de radares pedagógicos para el control de la velocidad. También contó con acciones y medidas integrales en la gestión de la respuesta a víctimas, el control operativo en vía y el desarrollo e impulso de los puntos seguros. Gracias a la implementación de estas medidas, en Quindío se evidenció una reducción del 55% en las fatalidades por siniestros viales durante el periodo de las acciones.

La implementación del enfoque del *Sistema Seguro* permitió la asistencia técnica de 65 municipios en los departamentos mencionados. En ellos, se sensibilizaron 4.932 actores viales. Además, fueron capacitadas 1.341 personas en atención integral a víctimas y 434 personas en gestión de la velocidad. También se ha trabajado con las autoridades locales en más de 132 operativos de control en vía, en los puntos más críticos de los departamentos.

Con esta estrategia se destinaron recursos por 27.000 millones de pesos en la implementación de intervenciones en seguridad vial. Con ellas se

La implementación del enfoque del Sistema Seguro permitió la asistencia técnica a 65 municipios en varios departamentos, donde se sensibilizaron 4.932 actores viales.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial viene ejecutando desde 2018 el programa Pequeñas Grandes Obras (PGO), definido como intervenciones viales de bajo costo y alto impacto, que tienen el potencial de salvar vidas.

busca el mejoramiento de tramos o intersecciones viales que presentan tanto un riesgo potencial de generar un siniestro vial, como una alta concentración de siniestros.

La seguridad vial y la infraestructura

Llevar el enfoque de *Sistema Seguro* por todo el país es solo una de las acciones desarrolladas por el Gobierno nacional para fortalecer la seguridad vial en Colombia. Dentro de los análisis hechos para lograr reducciones efectivas en la materia, se detectó la necesidad de regionalizar la gestión de la seguridad vial, es decir, entender que somos un país diverso a nivel social, cultural y de idiosincrasia, que hace muy difícil definir estrategias universales.

La decisión entonces fue acercarse a las regiones para brindar herramientas técnicas a las autoridades locales de los municipios. Así nacieron programas como *La seguridad vial se toma tu ciudad*, *La seguridad vial se toma tu región* y la *Ruta Nacional por la Seguridad Vial*, mencionados anteriormente.

Otra forma de llevar el trabajo y los mensajes de seguridad vial a las regiones, y que se alinea a la perfección con los postulados del *Sistema Seguro*, es la infraestructura de transporte. Por eso, la Agencia Nacional de Seguridad Vial viene ejecutando desde 2018 el programa Pequeñas Grandes Obras (PGO), definido como intervenciones viales de bajo costo y alto impacto, que tienen el potencial de salvar vidas.

El objetivo central de esta iniciativa es realizar intervenciones dentro de las ciudades, para ayudar a reducir, prevenir y mitigar el impacto de los siniestros viales que se registran en vías cercanas a planteles educativos, zonas residenciales, intersecciones y tramos con alto flujo de peatones, ciclistas y motociclistas, los tres actores viales más vulnerables.

Estas intervenciones están divididas en cuatro acciones:

- Intervenciones rápidas de señalización vertical y horizontal: para solucionar, de manera efectiva y rápida, las falencias en señalización vial horizontal y vertical. Tiene un foco especial en zonas escolares, pasos y senderos peatonales, líneas de parada e intersecciones.
- Construcción de medidas de tráfico calmado y urbanismo táctico: medidas que mejoran las condiciones de uso y aprovechamiento del espacio público, su movilidad y seguridad vial, a través de intervenciones espaciales y temporales que tienen el potencial de generar cambios a largo plazo. La construcción de medidas de tráfico calmado está sujeta a los dispositivos de señalización horizontal y vertical. Pueden ser intervenciones permanentes,

como el ensanchamiento de andenes, o temporales y basados en medidas de señalización vial, como estrechamientos de carriles para los vehículos motorizados.

- Diseño, suministro e instalación de sistemas de contención vehicular: barreras de contención metálicas, terminales, transiciones entre barreras rígidas y semirrígidas, amortiguadores de impacto y otros dispositivos de contención. Estos sistemas requieren instalarse en las mejores condiciones de seguridad: con una adecuada continuidad, longitud, ancho de deformación y terminal.
- Socialización y pedagogía: estas actividades informativas buscan generar un vínculo de las comunidades con esta infraestructura, para incentivar prácticas más seguras en el sistema de movilidad, relacionadas con las intervenciones desarrolladas en los puntos y la entrega oficial de las obras.

Esta estrategia ha dejado resultados muy importantes. Según el Departamento Nacional de Planeación, que realizó una evaluación del impacto de la primera fase del programa, se evidenció que el cambio en la infraestructura sí tiene efectos en el comportamiento de los actores viales en términos de siniestralidad vial y, además, genera un efecto positivo en la reducción media de velocidad de los sectores intervenidos, así como en el número de siniestros viales con lesionados y con daños a nivel municipal.

Estas conclusiones, obtenidas a través de encuestas a hogares, entrevistas institucionales y observaciones etnográficas, llevaron al Gobierno a tomar la decisión de darle continuidad, por lo que se desarrollaron dos fases más, con un presupuesto de 62.000 millones de pesos. Con estos recursos se han ejecutado diseños, obras y gerencia del proyecto, a cargo de la Empresa Nacional Promotora del Desarrollo Territorial (ENTerritorio).

Hasta el momento, la Fase 2 del PGO intervino 67 puntos críticos en 19 municipios, ubicados en 14 departamentos, con una inversión aproximada de 8.300 millones de pesos. Por su parte, para la Fase 3 del PGO, que contempla diseños y obras, la ANSV entregará alrededor de 624 diseños en versión final a las entidades territoriales. Se espera intervenir con obras cerca de 300 puntos críticos, para beneficiar a 171 municipios de 23 departamentos.

Un punto seguro en medio de la pandemia

En 2020, muchos de los planes que tenía el Gobierno tuvieron que entrar en pausa y ser replanteados ante la llegada de la pandemia del Covid-19. Para el sector transporte, esto supuso un reto mayúsculo a diferentes niveles, pues obligaba a diseñar estrategias de cuidado y

A través del programa se ampliaron los cuidados a los transportadores de carga y pasajeros con elementos de bioseguridad, capacitaciones y charlas sobre cuidados, seguridad vial, buenas prácticas de conducción en las vías nacionales, entre otros.



protección de las personas para mantener el país moviéndose, cuando la indicación era resguardarse en casa.

Una de esas estrategias fue el programa de *Puntos Seguros*, creado por el Ministerio de Transporte mediante el decreto 482 de 2020 “Por el cual se dictan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica”. El programa inició su implementación en campo en abril de 2020, con el objetivo de apoyar a los transportadores de carga encargados de mantener el abastecimiento en las diferentes regiones del país.

A través del programa se ampliaron los cuidados a los transportadores de carga y pasajeros con elementos de bioseguridad, capacitaciones y charlas sobre cuidados, seguridad vial, buenas prácticas de conducción en las vías nacionales, entre otros. También se realizaron revisiones técnico-mecánicas básicas, con el fin de reducir factores de riesgo en la conducción y sensibilizar sobre conductas seguras en las vías.

Los *Puntos Seguros* fueron ubicados en catorce de las principales vías nacionales, en igual número de departamentos. Por sus altos niveles de movilización, los elegidos fueron Antioquia, Atlántico, Bolívar, Boyacá, Cesar, Cundinamarca, Magdalena, Nariño, Norte de Santander, Quindío, Santander, Meta, Tolima y Valle del Cauca.

Entre abril de 2020 y mayo de 2022 fueron atendidos más de 360.000 conductores gracias a esta estrategia, que permitió identificar alrededor de 120.000 novedades técnico-mecánicas, que corresponden a cerca del 33% del total de vehículos inspeccionados. Estas fueron informadas a los conductores en el momento en que eran evidenciadas.

Gracias a los buenos resultados, en especial en el mejoramiento del comportamiento de los conductores beneficiados, la estrategia de *Puntos Seguros* fue reforzada para lograr su consolidación. El objetivo es establecerla no solo como un espacio de buenas prácticas en seguridad vial, sino también como un espacio de aprendizaje continuo y de sensibilización frente a la importancia de la corresponsabilidad y el autocuidado de todos los actores viales.

Llamando la atención hacia las víctimas de siniestros viales

La siniestralidad vial impone un importante reto a nivel mundial y demanda la adopción de estrategias innovadoras y efectivas para su respuesta por parte de las autoridades, tanto a nivel nacional como regional y municipal. Según datos de la Organización Mundial de la Salud, anualmente mueren 1,35 millones de personas en el mundo por esta causa. El 93% de las víctimas provienen de países de ingresos bajos

En abril de 2022 la Agencia lanzó la estrategia de Capacitación para Primer Respondiente, para apoyar la atención inicial a las víctimas de siniestros viales. Con esta estrategia se espera preparar a 9.000 personas en todo el país, mejorar las capacidades de respuesta inmediata y disminuir impactos en salud a víctimas de siniestros viales.

A través del Grupo de Atención Integral a Víctimas, la ANSV estructuró y viene desarrollando una serie de estrategias tendientes a garantizar la calidad y oportunidad de la atención a las personas que se ven inmersas en siniestros viales.

y medianos, a pesar de que estos países registran solo el 60% de los vehículos.

Este fenómeno también se presenta en Colombia, pues en la actualidad, la siniestralidad vial es la segunda causa de muerte violenta en el país, la octava causa de muerte general, la segunda en colombianos entre 15 y 44 años y la primera en jóvenes entre 5 y 14 años. Todo esto sin contar con que cada año hay un alto número de víctimas lesionadas, algunas de ellas con discapacidad permanente.

Frente a este caso, el Sistema de Información de Reportes de Atención en Salud a Víctimas de Accidente de Tránsito (Siras) registró 795.597 víctimas durante 2019. De ellos, el 54% ocurrió en cuatro entidades territoriales: Valle del Cauca (18%), Antioquia (15%), Bogotá (13%) y Atlántico (8%). Sin embargo, al analizar el fenómeno con relación al total de habitantes en cada departamento, Risaralda, Valle del Cauca, Tolima y San Andrés presentan las mayores tasas.

Esta situación hizo que tanto en el *Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022* como en el Documento CONPES 3918 de 2018, la Estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en Colombia, tengan como objetivo reducir los fallecidos y lesionados por siniestros viales. Si bien los resultados esperados exigen acciones desde la prevención de los siniestros (muchas ya mencionadas) también reconocen un amplio campo de intervención en la fase posterior al evento, conocida como “postsiniestro”.

Persiguiendo el mismo objetivo, el *Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021*, adoptado mediante la Resolución No. 1282 del 30 de marzo de 2012 y ajustado por la Resolución No. 2273 de 2014, ambas del Ministerio de Transporte, incorporó la atención y rehabilitación a víctimas como uno de sus pilares estratégicos. Así pues, este plan tiene cuatro programas: atención prehospitalaria; atención hospitalaria; acompañamiento a víctimas y rehabilitación e inclusión a personas en condición de discapacidad, y vigilancia en salud pública de accidentes de tránsito. Todas ellas buscan aportar al restablecimiento integral de las condiciones físicas y psicosociales de las víctimas de siniestros viales y de sus familiares.

Este es otro campo en el que la Agencia avanzó de manera importante durante este cuatrienio. A través del Grupo de Atención Integral a Víctimas, la entidad estructuró y viene desarrollando una serie de estrategias tendientes a garantizar la calidad y oportunidad de la atención a las personas que se ven inmersas en siniestros viales.

La primera tarea consistió en identificar la población objetivo y el marco de acción, para luego documentar lo que significa la atención a víctimas en el marco de la seguridad vial. Este insumo permitió acompañar a los territorios para diagnosticar e identificar actores y capacidades institucionales y comunitarias acordes a su propia

realidad, y de esta manera trazar rutas de atención a la medida de los contextos y características de cada territorio.

Uno de los primeros resultados de ese trabajo fue la publicación, en coordinación con el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y con el apoyo de la Fundación Bloomberg, del Anuario Nacional de Siniestralidad de Colombia 2019. Esta publicación incluye definiciones importantes y establece, por primera vez, una metodología de medición para determinar el número de lesionados y lesionados graves, a partir del Siras y del Registro Único de Prestación de Servicios de Salud (RIPS).

También realizamos un desarrollo conceptual para explicar qué significa la atención a víctimas en el contexto de la seguridad vial, que se convierte en el punto de partida para la adopción de rutas de atención en cada territorio, de acuerdo con su contexto y necesidades. Este documento, conocido como *Lineamientos para la adopción de rutas de atención integral a víctimas de siniestros viales*, ayuda a que, en un mediano plazo, los organismos especializados dispongan de herramientas y tecnologías que aporten al desarrollo de protocolos de actuación. Estos lineamientos, que han sido compartidos con distintas entidades nacionales y territoriales, contienen los aspectos normativos, conceptuales y metodológicos para la formulación de las rutas de atención bajo un marco de integralidad.

Durante esta gestión se han generado espacios de formación virtual enfocados en dar la noticia del siniestro, acciones de primer respondiente, gestión de atención a víctimas y primeros auxilios psicológicos, con una participación cercana a las 5.000 personas a nivel nacional.

Otras acciones desarrolladas incluyen la expedición del Acuerdo 008 del 18 de diciembre de 2019, a través del cual operó la Comisión Interministerial conformada por los ministerios de Transporte, Interior, Salud, Tecnologías de la Información y Defensa. Esta Comisión, que contó con el apoyo de la Unidad Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, tenía el objetivo de fortalecer el Número Único de Seguridad y Emergencias (NUSE). Gracias a su labor, se han acordado y asumido compromisos para lograr que la notificación de los siniestros viales en cada uno de los lugares del territorio nacional, se pueda realizar exclusivamente a través de la línea 123.

Bucaramanga, Boyacá, Rionegro y San Andrés son algunos de los territorios que se han apoyado para lograr la articulación del Centro Regulador de Urgencias y Emergencias (Crue) con el Sistema Integrado de Seguridad y Emergencias (Sies). Este acompañamiento ya produjo resultados, pues Bucaramanga desarrolló una herramienta tecnológica que permite que una vez recibida la llamada de emergencia al

Durante esta gestión generamos espacios de formación virtual enfocados en dar la noticia del siniestro, acciones de primer respondiente, gestión de atención a víctimas y primeros auxilios psicológicos, con una participación cercana a las 5.000 personas a nivel nacional.

número 123, los operadores de la Policía remitan la información de manera inmediata al Crue, quienes direccionan la ambulancia correspondiente de acuerdo con la necesidad de la emergencia. En esto fue clave el acompañamiento permanente de la Comisión Interministerial.

Como complemento, y con el propósito de garantizar la cobertura e intersectorialidad que se requiere para el Nuse, desde la Comisión Interministerial, se gestionó la actualización del Conpes 3437 de 2006, que define la implementación del Sistema Integrado de Emergencias y Seguridad (Sies) de Colombia. Estas mesas técnicas se encuentran bajo la rectoría del DNP.

De otro lado, en abril de 2022 la Agencia lanzó la estrategia de *Capacitación para Primer Respondiente*, para apoyar la atención inicial a las víctimas de siniestros viales. Con esta estrategia se espera preparar a 9.000 personas en todo el país, mejorar las capacidades de respuesta inmediata y disminuir impactos en salud a víctimas de siniestros viales.

Asimismo, se han ido incorporando esquemas de acompañamiento psicosocial y jurídico, que les permitirán a las víctimas sentirse apoyadas y tener información y orientación para reestablecer sus derechos, así como contar con las herramientas para adaptarse a una nueva vida. Dentro de estos lineamientos se adoptó la conducta *Proteger, Avisar y Socorrer (PAS)*, una herramienta eficaz ante cualquier situación de emergencia, que facilita la acción cuando se está en presencia de un siniestro vial, y que responde a un esquema de actuación sencillo y de fácil recordación para la ciudadanía.

La gran apuesta de Gobierno con el trabajo del Grupo de Atención Integral a Víctimas de la ANSV es consolidar el diseño y adopción de la ruta de atención integral a víctimas de siniestros viales en las regiones. También se buscará consolidar la edificación y puesta en marcha de centros de orientación a víctimas de siniestros viales y el fortalecimiento de la implementación del Número Único de Seguridad y Emergencias 123, para mejorar la capacidad de respuesta inmediata ante los siniestros viales, y evitar muertes y disminuir la gravedad de las lesiones.

Las alianzas: una manera de fortalecer la seguridad vial

Todo el trabajo de este Gobierno en torno a la seguridad vial se ha desarrollado siguiendo un mandato: la seguridad vial la hacemos todos, es una responsabilidad que compartimos. Cada uno, desde nuestro rol, puede y debe ayudar a salvar vidas en las vías. Una forma de hacer extensivo ese mandato y generar una mayor participación y compromiso fue a través del establecimiento de alianzas: firma de pactos y mecanismos similares, que pudieran enriquecer y potenciar el trabajo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y, de esa manera,

ayudar a los objetivos definidos por el Gobierno en torno a la siniestralidad vial.

Este trabajo debió realizarse prácticamente desde cero, ya que al inicio de la Presidencia de Iván Duque, en la ANSV no existían soportes del relacionamiento hecho desde la Dirección de Coordinación Interinstitucional (DCI) con el sector privado, académico, social y de cooperación internacional. Este relacionamiento era una de las labores de la DCI, según lo definido por el Decreto 787 de 2015.

Frente a esta situación, la Agencia adelantó un análisis que evidenció cuatro problemáticas: falta de coordinación en la implementación de iniciativas o proyectos con diferentes públicos; ausencia de un mapa claro de los involucrados en el *Plan Nacional de Seguridad Vial* (PNSV) o de los actores clave para tener relacionamiento y articulación; carencia de procesos o procedimientos para acercamientos con interesados en la seguridad vial y de un flujo de información adecuado cuando estos se realizaban; y falta de una estrategia de liderazgo de la ANSV como autoridad en la materia y de visibilidad a diferentes niveles.

Para hacer frente a estos problemas, la DCI creó en octubre de 2019 una línea sectorial para desarrollar una estrategia de trabajo frente a la articulación. La idea era generar y facilitar la colaboración y ejecución de acciones a corto, mediano y largo plazo con entidades públicas del nivel nacional; agentes económicos como empresas y gremios, tanto de transporte como de otros sectores; organizaciones civiles y colectivos; academia, organismos y expertos internacionales, e implicados en la política de seguridad vial, entre otros.

Gracias a esto, el panorama ha cambiado sustancialmente. En los últimos tres años, la Agencia logró establecer una serie de alianzas con múltiples actores, tanto nacionales como extranjeros, que han permitido posicionar el tema en la agenda pública y avanzar en la estructuración, desarrollo y ejecución de acciones conjuntas, para reducir la siniestralidad vial en el país y consolidar el enfoque de *Sistema Seguro*.

Una muestra de esto son los *Pactos por la Seguridad Vial* que se han suscrito con actores privados, sociales, académicos y de cooperación internacional. A través de estos, se articulan acciones con diferentes sectores tanto económicos como sociales. Los cuatro pactos firmados entre 2019 y 2021 fueron:

- Gran Pacto por la Seguridad Vial, suscrito el 21 de junio de 2019 con el Comité Empresarial de Seguridad Vial.
- Pacto por la Seguridad Vial de Niños, Niñas y Adolescentes, suscrito el 5 de agosto de 2019 por el Gobierno Nacional con Jean Todt, enviado especial del Secretario General de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, y el Comité Empresarial de Seguridad Vial.

En los últimos tres años, la Agencia logró establecer una serie de alianzas con múltiples actores, tanto nacionales como extranjeros, que han permitido posicionar el tema en la agenda pública y avanzar en la estructuración, desarrollo y ejecución de acciones conjuntas.

A nivel de cooperación internacional, la Agencia Nacional de Seguridad Vial ha suscrito 18 acuerdos de entendimiento y 2 convenios interadministrativos.

- Pacto por la Seguridad Vial de Ciclistas, suscrito el 26 de septiembre de 2019 con representantes de colectivos de ciclistas.
- Pacto Territorial por la Seguridad Vial, suscrito el 7 de diciembre de 2021 con la Federación Nacional de Departamentos, la Asociación Colombiana de Ciudades Capitales y la Federación Colombiana de Municipios.

Estos pactos han permitido el relacionamiento y articulación de acciones con cerca de 160 actores públicos, privados, sociales, académicos del nivel nacional y territorial. Además, a nivel de cooperación internacional, han permitido la suscripción de 18 acuerdos de entendimiento y 2 convenios interadministrativos.

A nivel de Cooperación internacional, el objetivo era posicionar al país y a la Agencia como un referente internacional en seguridad vial. Esto llevó a la entidad a desarrollar una interlocución con diferentes actores y en diversos escenarios, con el propósito de explorar, definir, formular e implementar líneas de trabajo para afianzar las capacidades técnicas, mejorar el posicionamiento en el escenario internacional y establecer un fuerte relacionamiento con agencias del Sistema de Naciones Unidas, gobiernos, cámaras binacionales y organizaciones no gubernamentales; entre otros.

Este trabajo deja importantes resultados para la seguridad vial del país. En 2020, la ANSV fue seleccionada como una de las treinta entidades beneficiarias de la Iniciativa para la Seguridad Vial Mundial de Bloomberg Philanthropies. Fue la primera vez que una agencia gubernamental entró a hacer parte de esta iniciativa, que trabaja para fortalecer los esfuerzos de seguridad vial.

De igual manera, la Agencia presentó su proyecto ante el Fondo Fiduciario Seguridad Vial de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal), focalizado en el diseño e implementación de movilidad segura en toda Colombia, con el propósito de mejorar los indicadores de seguridad vial en el país. Este se encuentra en la última fase de evaluación ante el comité de expertos.

De otra parte, la ANSV participa activamente en la Federación Internacional de Automovilismo (FIA), teniendo en cuenta que la Ministra de Transporte, Ángela María Orozco, es parte del High Level Panel. Este escenario ha permitido abordar temas como el aumento de la financiación para la seguridad vial, el fortalecimiento de la cultura de la seguridad y la gobernanza mundial, la mejora de la seguridad de los vehículos mediante la adopción de estándares de seguridad y el desarrollo de mercados de seguros, entre otros.

Frente al relacionamiento con diferentes actores, se tienen varias experiencias exitosas con diferentes agencias, grupos e iniciativas de Naciones Unidas. Contamos con la interlocución con la Organización Panamericana de la Salud (OPS) para fortalecer la seguridad vial

desde el componente de salud pública, y el diálogo con el Grupo Interagencial de Flujos Migratorios Mixtos (GIFMM) compuesto por la Organización Internacional para las Migraciones (OIM) y la Oficina de Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR), para establecer sinergias que permitan proporcionar alternativas ante los siniestros viales, en los que se ve involucrada población migrante proveniente de Venezuela. También se han adelantado contactos con la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI) con el propósito de conocer sus propuestas de apoyo técnico al país.

Otra iniciativa con la que se ha tenido un importante acercamiento es Pacto Global Red Colombia. Este grupo reúne a más de 500 empresas en Colombia en el marco de estándares de derechos humanos y empresas, en la búsqueda del cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

A nivel de organismos multilaterales, la Agencia estableció mesas de diálogo con el Banco Mundial (BM), pues la organización presentó una propuesta de estudios previos para estructurar un mecanismo de coordinación que permita canalizar capital privado para la seguridad vial. De igual manera, existe una importante colaboración con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), que ha acompañado a la ANSV en la definición de aspectos sobre el diplomado de Seguridad vial en América Latina y el Caribe. En este, la banca proporcionó 100 becas representadas a través de un certificado que se otorga a los participantes de las entidades territoriales y organismos de tránsito.

Finalmente, vale la pena hablar de los avances gubernamentales, a través de los que la ANSV ha establecido contacto con diversos actores. Por ejemplo, con la Embajada de Austria se identificaron temas de interés en el marco de cooperación técnica, como el uso de las sillas de retención infantil y las barreras de contención vehicular, entre otros. También hay una interlocución con la Embajada de los Países Bajos, con el objetivo de establecer ejes de trabajo conjunto. Como parte de esto, la ANSV hizo parte de la delegación colombiana que asistió a *Intertraffic*, en donde uno de los compromisos se enfoca en revisar, conjuntamente, el programa de *Bicidestrezas*, con el fin de aprovechar la amplia experiencia de este país en la formulación e implementación de la movilidad sostenible.

Suecia es otra embajada con la que se han establecido puentes de comunicación, a través de una carta de manifestación de interés enviada en 2021, con 16 temas identificados por la Agencia, en especial en la transferencia del modelo de Visión Cero. Para cerrar este apartado, es importante contar que recientemente establecimos contacto con la Cámara de Comercio Colombo-Alemana (AHK); con quienes se buscaron puntos de trabajo conjunto que permitan conocer el modelo del Consejo Alemán de Seguridad Vial y desarrollar un trabajo educativo y pedagógico con los colegios.

A través de la Ruta Sectorial de Estrategia de Articulación con Empresas, se han generado alianzas con gremios y empresas en torno a un trabajo colaborativo en cuatro líneas estratégicas: Asistencia técnica, Intercambio de información, Acciones en vía y Comunicaciones.

Además de lograr esta articulación, a nivel institucional e internacional hemos avanzado en la articulación con el sector privado y las empresas del país, al ser ellas actores estratégicos y, como todos, corresponsables en la seguridad vial. Su rol es tan importante que, de acuerdo al artículo 110 del Decreto-Ley 2106 de 2019, están obligadas a diseñar e implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV). Estos documentos son herramientas de gestión para el sector empresarial, que permiten prevenir la siniestralidad vial y reducir los efectos nocivos de los accidentes de tránsito en los que se ven involucrados vehículos empresariales.

A través de la *Ruta Sectorial de Estrategia de Articulación con Empresas*, la ANSV busca conseguir acuerdos de entendimiento que dirijan a planes de trabajo específicos con empresas o gremios, para poder coordinar y articular la divulgación de las campañas de prevención, información, formación y sensibilización en seguridad vial. Esto también permite adelantar acciones que lleven a la colaboración de los agentes económicos, sociales y académicos implicados en la política de seguridad vial, para una mejor ejecución de los PNSV.

Gracias a esta ruta se han generado alianzas con gremios y empresas, en torno a un trabajo colaborativo en cuatro líneas estratégicas: Asistencia técnica, Intercambio de información, Acciones en vía y Comunicaciones. Dentro del desarrollo de estas líneas ya se tienen más de 2.500 empresas, 90 organismos de tránsito y 11 ARL capacitadas en la implementación y evaluación de los *Planes Estratégicos de Seguridad Vial*.





Capítulo 8

**Gestión de conocimiento:
mecanismo que impulsa el
sector transporte**

Una red que siempre observa

Siempre se ha dicho que la información es poder. Esto es tan cierto en el sector transporte como en cualquier otro. De tal manera que conseguirla, manejarla, consolidarla y analizarla se convierte en una herramienta fundamental para avanzar y llevar mayor bienestar a los colombianos.

Consolidar una adecuada gestión del conocimiento en todo el sector, que permita tomar mejores decisiones a través de la información veraz, oportuna y actualizada, se convirtió en otro desafío para esta gestión, sobre todo teniendo en cuenta las herramientas y posibilidades que brinda la tecnología.

Sin lugar a dudas, el desafío fue asumido con juicio por las diferentes entidades y produjo resultados importantes. Uno de ellos es la consolidación de la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT) por parte de la ANSV. Esta red nace con el objetivo de aportar a la implementación de un sistema vial más seguro a lo largo y ancho del país, que permita salvar más vidas en la vía.

Para la creación de la ROT, el 10 de marzo de 2021, la Agencia Nacional de Seguridad Vial firmó un memorando de entendimiento con 26 entidades del nivel nacional, departamental y municipal, así como con algunos esquemas asociativos como Áreas Metropolitanas. La ROT es una instancia de participación para el fortalecimiento de la gestión del conocimiento en seguridad vial, para poder masificar información en las regiones en torno al fenómeno de siniestralidad vial. Entre sus funciones también está brindar apoyo técnico en la formulación, seguimiento y evaluación de la política pública en las regiones y ayudar al cierre de brechas de información y conocimiento desde los territorios. El liderazgo de esta iniciativa está a cargo del Observatorio Nacional de Seguridad Vial y su trabajo se complementará con nodos locales.

La ROT es una instancia de participación para el fortalecimiento de la gestión del conocimiento en seguridad vial, para poder masificar información en las regiones en torno al fenómeno de siniestralidad vial.

La ROT tuvo una recepción muy positiva, que llevó a que su número de integrantes subiera a casi cien en menos de un año de establecida. La invitación sigue abierta para que más gobernaciones, alcaldías, esquemas asociativos territoriales, secretarías de tránsito y movilidad, organismos de tránsito, secretarías de salud y sistemas de atención al riesgo se unan, para así tener poder generar un mayor conocimiento sobre la siniestralidad vial en el país.

Guías para proteger a los más actores más vulnerables

Otra estrategia de gestión del conocimiento desarrollada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial fue la conceptualización y publicación de documentos con información clara y fácil de entender, con recomendaciones de cómo cuidar a los diferentes actores viales. Así nacieron las *Guías de Protección al Ciclista y al Motociclista*.

Como es bien sabido, estos dos actores viales hacen parte de los más vulnerables, al carecer sus vehículos de una infraestructura que proteja al usuario ante un siniestro vial. Por ello, es fundamental que todos los ciudadanos conozcan los derechos y deberes de ciclistas y motociclistas, así como la forma en que deben interactuar con ellos en las vías.

Cada Guía contiene recomendaciones y sugerencias para que, mediante acciones específicas y cotidianas, los diferentes actores viales cuiden de los ciclistas y motociclistas que transitan por las vías del país. Entre los temas que se abordan están los comportamientos que se deben tener cuando se está cerca de ellos, las conductas seguras en las vías y los principios básicos de autocuidado en la interacción con los demás actores viales. Todo esto contribuye a la meta de reducir la siniestralidad vial y a masificar el mensaje de que la seguridad vial es una responsabilidad compartida.

La estructuración de las guías fue una construcción colectiva. En la de motociclistas participaron usuarios de este vehículo de 20 departamentos; sus opiniones se complementaron con la información recolectada en grupos focales, colectivos de motociclistas y autoridades locales. Entre los participantes, un 72% correspondía a hombres y el 28% restante, a mujeres, e hicieron parte del ejercicio todos los actores viales, con una representación mayoritaria de motociclistas. Gracias a esto, esta guía contiene la percepción de los mismos actores en las vías, las diferentes características que tiene el motociclismo en el país, y los tipos de usuario de este vehículo que se han identificado en las diversas regiones.

La Guía fue lanzada en noviembre de 2021, y fue publicada en la Escuela Virtual de Seguridad Vial. Consta de cinco capítulos, con recomendaciones y acciones para el relacionamiento de cada actor

vial con los motociclistas, y un decálogo de autocuidado para el motociclista. Desde que fue subida a Internet, y hasta el 31 de mayo de 2022, registra 8.219 consultas, y tiene 2.666 usuarios frecuentes.

Para la concepción de la *Guía de Protección al Ciclista* se dispusieron espacios de diálogo entre la ANSV y BiciRed Colombia, luego de identificar los riesgos más latentes en la interacción de ciclistas con otros actores viales.

Al igual que con el documento de protección a los motociclistas, esta Guía es una herramienta que le permite a los conductores de vehículos de carga, pasajeros, particulares, motocicletas y peatones conocer cuáles comportamientos pueden poner en riesgo al ciclista y cómo prevenirlos. También busca que los ciclistas conozcan sus derechos como actores viales y sus deberes, para interactuar adecuadamente.

La *Guía de Protección al Ciclista* también está alojada en la Escuela Virtual de Seguridad Vial y desde su lanzamiento hasta mayo de 2022 ha tenido 13.400 consultas. Cuenta con 4.500 usuarios frecuentes.

Finalmente, en el marco de la celebración del Día Mundial de la Bicicleta, la Agencia y el Ministerio de Transporte lanzaron la *Guía de acciones pedagógicas para la protección de los actores viales más vulnerables*. Este documento contiene una serie de actividades que se pueden implementar en vías públicas, plazas o lugares de aglomeración de personas que buscan posicionar, a través del enfoque de autocuidado y corresponsabilidad, el concepto de actores viales más vulnerables. La idea con esta Guía es que empresas, concesiones y entidades territoriales, entre otros, puedan implementar acciones para mitigar la siniestralidad vial de manera autónoma, con herramientas pedagógicas sencillas y al alcance de todos.

Una “super” prevención para los usuarios

Los esfuerzos por potenciar la gestión del conocimiento en el sector transporte no se limitan a la seguridad vial. La Superintendencia de Transporte también avanzó de manera decidida en esta materia, para aprovecharla en sus tareas de promoción y prevención, e hizo que estas acciones fueran un mecanismo efectivo en el cumplimiento de la normatividad del sector transporte.

Y es que la renovación vivida por la Superintendencia le dejó competencias que puede desarrollar para incentivar el cumplimiento de las normas del sector sin requerir sanciones. Esto se ha convertido en un mecanismo clave para el crecimiento del sector, que poco a poco se enfoca en el acompañamiento permanente por parte del Gobierno, a través de la entidad, a empresarios, administradores, conductores, operadores y usuarios.

Es fundamental que todos los ciudadanos conozcan los derechos y deberes de ciclistas y motociclistas, así como la forma en que deben interactuar con ellos en las vías.

Desde la Superintendencia nacieron campañas de divulgación dirigidas a quienes desarrollan actividades en el sector, que les permiten subsanar, corregir y poner a tono la prestación del servicio público, antes que recibir una sanción. Esto, por supuesto, no es excluyente del ejercicio de la actividad sancionatoria.

Gracias a la renovación, cada Delegatura de la entidad creó una Dirección de Promoción y Prevención para cada modo de transporte. Cada una de ellas tiene como objetivo fomentar y desarrollar actividades encaminadas al cumplimiento de las normas del transporte, algo innovador dentro de lo acostumbrado en los sistemas de inspección, vigilancia y control.

Esto ha implicado la puesta en marcha de herramientas que faciliten el autodiagnóstico, así como la verificación por parte de los vigilados, de que sus actividades se encuentran alineadas con los principios rectores del transporte. Complementariamente, nacieron campañas de divulgación de manera permanente, para quienes desarrollan actividades en el sector, que les permiten subsanar, corregir y poner a tono la prestación del servicio público, antes que recibir una sanción. Esto, por supuesto, no es excluyente del ejercicio de la actividad sancionatoria.

Los logros en esta materia son variados. De una parte, la Superintendencia enfocó sus objetivos en la formalidad y la legalidad de la prestación del servicio público, lo que la ha llevado a desarrollar un trabajo comprometido con la conectividad del país. El Visor Geográfico de Infraestructura no Concesionada Marítima y Fluvial es una muestra de esto. Esta herramienta es el resultado de una estrategia de georreferenciación y caracterización de la Dirección de Promoción y Prevención de la Delegatura de Puertos, gracias a la realización de operativos de inspección en 146 municipios y cuerpos de agua de 26 departamentos.

El Visor permite ubicar geográficamente muelles y embarcaderos que antes no estaban identificados, lo que hace más sencillo avanzar en su formalización. Con esto se busca un mayor bienestar y protección de los usuarios y de las infraestructuras, al hacerlas más visibles y competitivas. También se creó la *Cartilla de Formalización Fluvial*, que informa el procedimiento para la habilitación y el permiso de operación de empresas de transporte fluvial, iniciativa que se realizó en el marco de la campaña *+Transporte Marítimo y Fluvial + Formalización*, desarrollada desde 2019.

Para fortalecer estas acciones en los puertos y la presencia en estas infraestructuras, la Superintendencia de Transporte adelanta un Plan Piloto Portuario que consiste en realizar actividades de supervisión de forma permanente a los vigilados en zonas portuarias como Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, Buenaventura y La Guajira. Ya se han generado 53 planes de mejoramiento con sociedades portuarias, operadores portuarios y otros actores de la cadena logística de los puertos, ideados para solucionar situaciones de riesgo de forma inmediata.

Por el lado de las concesiones e infraestructura, la promoción y la prevención tienen especial atención, a través de actividades desarrolladas bajo claras líneas técnicas, para garantizar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio público de transporte. Esta supervisión se desarrolla a través de esquemas de planificación, fijación de tareas y sistemas de autocontrol que involucran, entre otros, la implementación de seis programas especiales:

- Programa Especial de Control al Sobrepeso (PECSO).
- Programa Especial de Sectores Críticos de Accidentalidad (PESCRA).
- Programa Especial Accesibilidad (PEACCI).
- Supervisión Especial de Temporada Alta (SETA).
- Programa Especial de seguimiento a Afectaciones y Cierres Viales (PAFYCI).
- Sistema de Autogestión y Supervisión de Protocolos (SASPRO).

Finalmente, en materia de tránsito y transporte, el enfoque ha reposado sobre la transparencia y el cumplimiento de las normas. Capacitaciones, operativos, planes estratégicos de control a la ilegalidad, la formalización de contratos de temporadas altas, entre otras actividades han sido clave para el desarrollo de la promoción y la prevención en este modo de transporte.

Por ejemplo, a través de la herramienta tecnológica Python se construyó un algoritmo para la supervisión financiera, que consta de una automatización de los procesos de revisión y de verificación de la información financiera y administrativa recibida por la Superintendencia a través de la plataforma Vigía. Gracias a esto se generó una unidad de criterio en el reporte por parte de los vigilados y seguridad jurídica.

Es importante resaltar que todo este trabajo ha estado acompañando por la apropiación de la tecnología como una estrategia de fortalecimiento de las funciones de inspección, vigilancia y control que desarrolla la Superintendencia de Transporte. Gracias a procedimientos digitales, herramientas virtuales y el uso de tecnología de punta, garantizamos procesos seguros, transparentes y en el marco de la legalidad, que además estén a la altura de lo que el mundo digital espera y demanda, para tener una mayor cobertura y alcance, acorde a la misión de la entidad.

Esa apropiación de tecnologías en la Super fue liderada por la Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC), fortalecida en el proceso de renovación. Gracias a esto, la supervisión inteligente ha sido la bandera de esta administración.

Todo este trabajo ha estado acompañando por la apropiación de la tecnología como una estrategia de fortalecimiento de las funciones de inspección, vigilancia y control que desarrolla la Superintendencia de Transporte.

Como resultado se han desarrollado metodologías automatizadas para la recolección de información de supervisión en campo y en tiempo real. Asimismo, se ha desarrollado la autogestión de la información por parte de los vigilados y la presentación de indicadores en tableros de control para apoyar la toma de decisiones basada en datos. Se trata de procesos que le agregan gran valor a la gestión, pues la recolección de la información y su procesamiento evita que se generen incertidumbres.

Son muchas y variadas las herramientas que han nacido gracias a esto. Una de ellas es el Modelo de Supervisión Inteligente en concesiones e infraestructura, sistema basado en herramientas de Gestión de Información Geográfica (SIG) que brinda georreferenciación de hallazgos, objetividad del ejercicio de inspección por parte de los supervisores, enfoque normativo aplicable y específico, registro y reporte de planes de mejora en tiempo real, consolidación de datos e información de los servicios vigilados, análisis de cumplimiento de los reportes presentados, generación automática de actas de inspecciones y mejora de la operación de los procesos misionales y de la gestión documental.

Las herramientas SIG también han sido implementadas por la Delegatura de Concesiones e Infraestructura para ejecutar los seis programas especiales para la supervisión de infraestructura de carreteras, terminales de transporte terrestre de pasajeros, de aérea y operadores férreos.

Otro ejemplo de uso de esta tecnología es la recolección y consolidación de la georreferenciación y descripción de 597 puertos, muelles y embarcaderos concesionados y no concesionados que prestan servicio público a nivel nacional. Es una tarea realizada por primera vez, ejecutada a través de la estrategia *Visor Geográfico de la Infraestructura de Puertos*. Esta herramienta digital fue reconocida como buena práctica de la función pública en el programa *Magazine Sirvo a mi País 100*, en noviembre de 2021. Actualmente está en construcción una capa nueva, con cerca de 446 rutas fluviales de servicio público autorizadas por Ministerio de Transporte a las empresas de transporte fluvial.

La herramienta digital Visor Geográfico de la Infraestructura de Puertos fue reconocida como buena práctica de la función pública en el programa Magazine Sirvo a mi País 100, en noviembre de 2021.

En la página web de la Superintendencia están alojados otros dos aplicativos que suman a la gestión de información del sector portuario. Uno es *Marpol*, que permite el reporte de datos sobre la disposición de desechos, en atención al convenio del mismo nombre. El segundo, *Logi – Covac*, apoya la supervisión de la logística del manejo de contenedores vacíos. Adicionalmente, permite reportar el ingreso y salida de contenedores vacíos en 14 sociedades portuarias del país, consolidar y analizar la información recolectada y generar medidas persuasivas para disminuir los tiempos de recepción de contenedores vacíos en los puertos. Esta información hace posible la conformación



La SuperTransporte construyó una metodología para consulta en línea de la información pública, clasificada por parte de los interesados en las investigaciones administrativas sancionatorias que adelantan las diferentes Direcciones de Investigaciones de la Entidad.

de indicadores relacionados con la capacidad de almacenamiento y operación portuaria para el manejo de contenedores vacíos en las instalaciones y sus patios externos, lo que se convierte en un insumo importante para la toma de decisiones de política pública y de alerta temprana.

De otra parte, en el Centro de Monitoreo de Actividades de Transporte (Cemat) se tienen 40 tableros de analítica descriptiva, que recibieron importantes mejoras y adiciones. Entre estas últimas está la inclusión de Indicadores Internacionales de Eficiencia en Puertos, Análisis estadísticos de los costos por actividades en las sociedades portuarias del país, y el desarrollo de tableros de análisis de la información suministrada por el Sistema Integrado de Control y Vigilancia (Sicov). También entró a este centro la información sobre movimiento de pasajeros, despacho de vehículos en la modalidad de transporte de pasajeros por carretera, y el movimiento de carga en puertos, que hacen parte del Portal Logístico de Colombia.

Todos estos avances en la gestión del conocimiento y la información no se limitan a ayudar en la supervisión y los análisis propios de la entidad. Desde la Superintendencia también se trabajó para generar una mejor experiencia a los usuarios, un mayor acceso a la información y de manera más sencilla. Así pues, durante estos cuatro años se generó y publicó, de manera automática, información en www.datos.gov.co, el portal de datos abiertos del país, con información de interés relacionada con tráfico portuario marítimo en Colombia; operación de pasajeros y despacho de vehículos en la modalidad de transporte de pasajeros por carretera; número de contenedores según tráfico portuario por zonas portuarias de Colombia y tráfico de pasajeros, y carga férrea en Colombia.

La Superintendencia también construyó una metodología para consulta en línea de la información pública, clasificada por parte de los interesados en las investigaciones administrativas sancionatorias que adelantan las diferentes Direcciones de Investigaciones de la Entidad. Esta información se actualiza permanentemente, de manera que se garantiza el debido proceso de los investigados a tener información del estado de las actuaciones que se siguen en su contra, brindándole acceso en tiempo real a los documentos e información asociados.

De igual manera, los canales de atención al ciudadano fueron modernizados, según los lineamientos establecidos para el acceso a la información de carácter público, datos abiertos, accesibilidad y usabilidad web. Con esto, el portal de la Superintendencia fue actualizado para cumplir con los criterios para la integración de sedes electrónicas al portal único del www.estado.gov.co. Este proceso fue aprovechado para complementar la información con videos y lenguaje de señas, para alcanzar una mayor inclusión de personas en condición de discapacidad.

Certificando aprendizajes de vida

Como se ha visto, a lo largo de este Gobierno el sector transporte ha utilizado la gestión del conocimiento para proteger a los actores viales más vulnerables, velar por la prestación de servicios de transporte público legales y formalizados, y asegurarse de la idoneidad de las diferentes infraestructuras de transporte. Hay un trabajo más en esta área, uno muy relevante pues impacta directa y positivamente el futuro de quienes han dedicado su vida a trabajar en las actividades que componen el sector.

Con el objetivo de profesionalizar a todos los actores del sector transporte del país, en 2021 el Ministerio de Transporte, en articulación con el Sena, impulsó la certificación por competencias laborales para diferentes actores del sector. Esto se materializó a través de una *certificación virtual*, que dispuso de 4.500 cupos en todo el país, en la que los transportadores podían reconocer y/o reafirmar los conocimientos adquiridos a través de su vida laboral, y obtener una certificación en las normas seleccionadas y disponibles.

En medio de esta estrategia también se promovieron programas de formación como cursos complementarios, operarios, técnicos y tecnológicos, orientados a desarrollar conocimiento, para poder desempeñarse en una actividad productiva. El Sena puso a disposición un amplio portafolio de gran interés para el sector, en los diferentes modos de transporte, con programas de formación complementaria, evaluación y certificación por competencias, gratuitos, en modalidad virtual y/o presencial. Estos programas incluyeron cursos complementarios, programas técnicos y tecnológicos, con duración de entre seis y 27 meses.

Los resultados de esta iniciativa fueron muy satisfactorios, se alcanzaron 42.553 inscritos a nivel nacional. Las zonas con mayor número de inscripciones fueron Bolívar, Bogotá y Valle del Cauca, departamento que tuvo el mayor número de certificaciones al concluir la formación.

Por su parte, la certificación por competencias laborales contó con 16 normas disponibles para validar la experiencia de los transportadores, en temas como operar equipos de revisión técnico-mecánica, evaluar vehículos automotores y motocicletas, conducir vehículos livianos, trasladar usuarios, reparar motores, conducir vehículos pesados y/o articulados, trasladar carga, entre otras. El proceso de evaluación y certificación de competencias laborales tuvo una duración de cuatro semanas, aproximadamente.

Gracias a este programa, se certificaron 670 personas, a las que se les expedieron 1.106 certificaciones, pues algunas personas se certificaron en más de una norma durante el proceso. Boyacá fue el departamento donde más personas se certificaron, seguido por Tolima y Bogotá.

El Sena puso a disposición un amplio portafolio de gran interés para el sector, en los diferentes modos de transporte, con programas de formación complementaria, evaluación y certificación por competencias, gratuitos, en modalidad virtual y/o presencial.



Capítulo 9

Legalidad en beneficio del
transporte y la seguridad

Lucha contra la ilegalidad

En agosto de 2018, el Gobierno definió *la Legalidad, la Equidad y el Emprendimiento* como las políticas clave, transversales a todos los sectores, para su gestión. Si bien desde ese momento el sector transporte orientó su trabajo hacia ellas, las dos primeras implicaban una mayor cercanía con su misión y por lo tanto un mayor compromiso y responsabilidad.

Una buena parte del trabajo del sector en el marco de la legalidad ha sido liderada por la Superintendencia de Transporte, al ser la entidad encargada de vigilar, inspeccionar y controlar el cumplimiento de las disposiciones que regulan la prestación del servicio público de transporte en todos sus modos e infraestructuras velando, además, por la protección de los derechos de los usuarios.

Ejecutar de manera eficiente y proactiva esa labor implicó la estructuración y desarrollo de diversas estrategias, con el propósito de luchar de frente contra la informalidad en el sector. Esa batalla ha sido una de las banderas de la Superintendencia, que ha desplegado acciones contundentes, como la expedición de la Circular No 15 de 2020. En este documento, la entidad les recordó a los alcaldes y diferentes autoridades de las principales ciudades del país sus competencias para investigar y sancionar a quienes presten servicios de transporte público de manera informal, así como a quienes promuevan y faciliten la ilegalidad.

Se trató de una normativa que generó opiniones y reacciones encontradas, al punto de encontrarse actualmente demandada. Pero esto, antes de quitarle su valor, es una muestra de la importancia que tiene el pensar en la seguridad de los ciudadanos y en la necesidad de que haya un cumplimiento estricto de la ley, recordando que esta exige permisos y habilitaciones que deben tener quienes quieran prestar el servicio público de transporte. Estas disposiciones tienen un propósito muy claro: cuidar de la idoneidad en este servicio y de esta manera proteger a los usuarios.

En la Circular No 15 de 2020 la Superintendencia de Transporte les recordó a los alcaldes y diferentes autoridades de las principales ciudades del país sus competencias para investigar y sancionar a quienes presten servicios de transporte público de manera informal, así como a quienes promuevan y faciliten la ilegalidad.

Las acciones para controlar la ilegalidad y la informalidad no pararon con esta Circular. La Superintendencia también realizó el sometimiento a control de la firma Cap Technologies, relacionada con la plataforma Picap, por supuestamente ofertar servicios de “mototaxismo”. De igual manera, se formularon cargos en contra de Uber, Cabify y Lieber Colombia SAS., por presuntamente facilitar la violación de normas de transporte, y se imputaron cargos contra las empresas relacionadas con las herramientas “Llevo”, y “Cuper” que, también presuntamente, estarían facilitando la violación de normas de transporte.

Además, la entidad impuso, por primera vez en su historia, sanciones a organismos de tránsito por omitir el control del transporte informal. Los organismos implicados fueron la Secretaría de Movilidad de Cali y la Dirección de Tránsito de Bucaramanga. También se adelanta una vigilancia especial a la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá y la Secretaría de Tránsito y Transporte de Facatativá.

Las terminales de transporte terrestre participan de esta gestión, entendiendo que la protección del usuario es lo primero y por eso hay que abogar por un viaje seguro y de calidad, que genera un mayor crecimiento económico y reputacional de las empresas que trabajan desde las terminales habilitadas. Para apoyar esto, la Superintendencia publicó una Guía para que todos los usuarios y empresarios conozcan sus derechos, deberes, así como los beneficios de ser legales.

Acciones a nivel de tránsito

Un foco especial estuvo en las acciones para velar por la legalidad y la formalización tanto en el tránsito como en el transporte. Más de 500 investigaciones y 240 decisiones de fondo demuestran el trabajo comprometido y riguroso de la SuperTransporte en estos últimos tres años, con el objetivo de lograr una logística eficiente en el sector.

Estas cifras son resultado de las labores de la Delegatura de Tránsito y Transporte Terrestre, que durante sus 21 años de trabajo ha aumentado el número de supervisados, aprovechando que sus funciones le permiten supervisar el transporte de carga, de pasajeros, mixto, especial, organismos de tránsito, organismos de apoyo al tránsito y el transporte por cable.

Ese radio de acción hace indispensable contar con un personal especializado y muy profesional, que garantice que tareas como el suministro de información en el aplicativo Vigía, el pago de los costos eficientes de manera legal, la expedición de certificados, el buen manejo de los recursos asignados a los fondos de reposición, el registro de los vehículos y expedición de manifiestos de carga, y el cumplimiento de los protocolos de bioseguridad durante la pandemia, entre otros, no se conviertan en situaciones de reproche para los

empresarios, sino en factores que conduzcan siempre a la legalidad y la transparencia.

Otro hito importante para a nivel de tránsito, que redundó además en una mayor confianza de la ciudadanía en este ente de control, fue ajustarse al concepto emitido por el Consejo de Estado sobre la irregularidad de las multas impuestas entre 2016 y 2018. Conscientes de la importancia de esta decisión, la Superintendencia creó en 2019 un grupo élite que ha trabajado intensamente en la revisión y verificación de 60.000 procesos. Esto implica la revisión particular de cada situación, para entender por qué se levantaron diferentes Informes Únicos de Infracciones al Tránsito sin respaldo formal y normativo.

Se ha tratado de un trabajo progresivo, y entre devoluciones de dineros por estas multas, conciliaciones, archivos de casos y exoneraciones de pagos, se ha logrado un avance altamente significativo en alivios para el sector. Aquí, vale la pena resaltar que la Superintendencia ha logrado depurar su cartera, al tiempo que ha retirado del Boletín de Deudores Morosos del Estado a las empresas y sujetos sancionados en ese periodo.

Así como por primera vez la Superintendencia impuso sanciones a organismos de control, durante esta gestión también realizó el primer informe sobre el transporte por cable, lo que la llevó a tomar decisiones impactantes. En materia de sanciones, por ejemplo, el Teleférico de Monserrate, en Bogotá, fue encontrado responsable de comprometer el principio de seguridad en la prestación del servicio, tras un incidente ocurrido en diciembre de 2018. Asimismo, buscando proteger ese mismo principio, se suspendió temporalmente la operación del Miocable, en Cali, en enero de 2020.

Para desarrollar sus funciones de promoción y prevención, la SuperTransporte adelantó visitas preventivas a las empresas de transporte, con el objetivo de identificar las debilidades que tienen y, sin necesidad de un proceso sancionatorio, instruir a las que se esfuerzan por cumplir la ley, para que mejoren y corrijan sus falencias. Además, se han desarrollado las primeras guías en asuntos que facilitan a los empresarios su relación con la Superintendencia, como la *Guía de Sustentabilidad Financiera* y la *Guía sobre el sistema de prevención y control del lavado de activos*, la financiación del terrorismo y financiamiento de la proliferación de armas de destrucción masiva (Siplaft).

Otra acción realizada por primera vez en esta gestión fue sancionar a generadoras de carga por contratar servicios con vehículos que presentan omisiones en sus registros. En ese mismo sentido, se han multado empresas por pagar por debajo de los costos eficientes de operación y por prestar el servicio de transporte público sin habilitación del Ministerio de Transporte, entre otras infracciones.

Así como por primera vez la Superintendencia impuso sanciones a organismos de control, durante esta gestión también realizó el primer informe sobre el transporte por cable, lo que la llevó a tomar decisiones impactantes.



En paralelo con las acciones a nivel de tránsito, la Superintendencia diseñó una completa estrategia de operativos en vías. La rigurosidad en la verificación y el control de los vehículos de carga, de transporte intermunicipal, de servicio especial y de quienes prestan el servicio público en las vías nacionales fue la bandera de este trabajo, asegurando que se cumpla con la documentación requerida y las condiciones óptimas para su movilización.

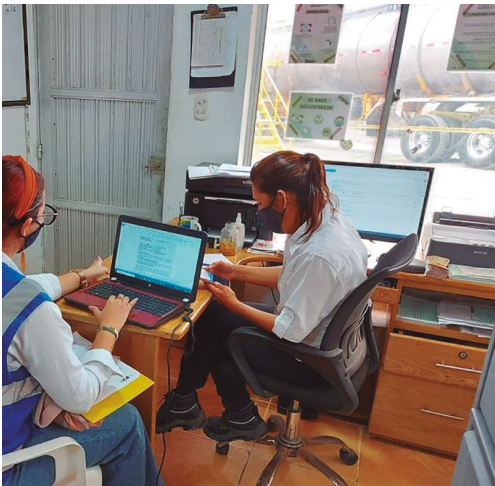
Estos operativos obedecen a las funciones de inspección, vigilancia y control centradas en la protección de los ciudadanos. Por eso, entre 2021 y enero de 2022 se han llevado a cabo en terminales de transporte, peajes, y vías nacionales, con el acompañamiento de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, la Ditra, 13.772 operativos e inspecciones a 437.444 vehículos.

En las terminales de transporte terrestre, infraestructuras fundamentales para el desarrollo económico del país, al ser el punto donde confluyen los viajeros, se verifica la documentación reglamentaria como seguros, RTM, SOAT, tarjeta de operación y licencia de conducción, así como el cumplimiento de contratos de transporte y convenios de emergencia, entre otros. También se hacen controles de alcoholimetría y sobrecupo, y el relevo de conductores para aquellos trayectos que tienen una duración superior a ocho horas. En los peajes, por su parte, el acompañamiento a la Ditra incluye sensibilizaciones a pasajeros y conductores, vehículos particulares, motos y vehículos de carga.

Los operativos en las vías buscan verificar que la documentación se encuentre en regla tanto para vehículos particulares como de servicio público. En ocasiones, en estos controles se encuentran situaciones que llevan a investigaciones administrativas, pero ese no es su objetivo. Hay que recordar que la SuperTransporte ejerce una actividad de promoción y prevención, para velar por la legalidad y la formalidad en la prestación del servicio público de transporte en todo el país.

El transporte de carga tiene un importante lugar en toda esta estrategia, pues es el encargado de mover la economía del país. Esto hace muy importante mantener a los conductores informados sobre el correcto porte, diligenciamiento y uso de manifiestos de carga, que evidencie el diligenciamiento de los plazos y tiempos para cargue y descargue de la mercancía; la consulta de manifiestos de una placa o conductor en el Registro Nacional de Despachos de Carca, la consulta del SICE-TAC con los datos del manifiesto de carga y los valores de los costos eficientes de operación, procesos todos fundamentales para la operación.

Los operativos en las vías buscan verificar que la documentación se encuentre en regla tanto para vehículos particulares como de servicio público. En ocasiones, en estos controles se encuentran situaciones que llevan a investigaciones administrativas, pero ese no es su objetivo.



Cruzada por unos puertos más legales

La lucha por la legalidad también se ejerce en el transporte acuático, tanto en los puertos marítimos como en los fluviales. A nivel de comercio internacional, es evidente que las actividades económicas que se realizan en las nueve zonas portuarias que operan en Colombia contribuyen al desarrollo y la inversión en nuestras regiones, y a la competitividad del país en la región y el mundo. En atención a esto, el Gobierno ha dedicado mucho trabajo en consolidar el multimodalismo, para unir, a través de infraestructura y logística, diferentes modos de transporte que se complementan y que pueden generar grandes eficiencias.

De ahí que las actividades en las zonas portuarias y en los cuerpos de agua tengan una trascendencia global. Según el Boletín Portuario que publica la Superintendencia de Transporte, entre enero y septiembre de 2021 las zonas portuarias del país movilizaron 126 millones de toneladas, por lo que se registra registrando una variación positiva del 4%, equivalente lo que equivale a 4,7 millones de toneladas más con relación al mismo periodo ende 2020.

Este crecimiento hace necesario fortalecer todo lo que confluye alrededor del transporte acuático, lo cual involucra a la Superintendencia de Transporte como autoridad en la materia. La entidad enfocó sus esfuerzos en la formalización, la legalidad y la equidad para este sector. A través de la de la campaña *+Transporte Marítimo y Fluvial +Formalización*, la Delegatura de Puertos, definió una estrategia para que los empresarios de este modo de transporte le apuesten a la legalidad y a la prestación de un servicio óptimo, lo que redunda en más oportunidades, más empleo, más equidad y más competitividad.

Una herramienta esencial para este sector es la *Cartilla de Formalización Fluvial*, uno de los documentos de mayor relevancia pues informa, de manera sencilla, pedagógica y didáctica, el procedimiento para la habilitación y el permiso de operación de empresas de transporte fluvial. Fue publicada por primera vez en 2019.

De otro lado, y como parte del aumento de la presencia de la Superintendencia de Transporte en los puertos, se logró un acompañamiento a las instalaciones portuarias, que derivó en 53 planes de mejoramiento con sociedades portuarias, operadores portuarios y otros actores de la cadena logística de los puertos. Gracias a esto se han solucionado varias situaciones de forma inmediata, para beneficio del sector portuario y de la cadena logística.

Para seguir potenciando al sector y trabajando por su permanente mejora, la Superintendencia elaboró y publicó, por primera vez, ocho indicadores de eficiencia portuaria. Estos permiten que los puertos y a

El Ministerio de Transporte realizó un trabajo en equipo con los diferentes actores involucrados, para hacer ajustes al protocolo del SICE-TAC, pensados en que los transportadores de carga puedan calcular de manera más sencilla el valor de los viajes que realizan.

la comunidad portuaria conozcan las variables que pueden encontrar, de acuerdo con las necesidades de carga y la eficiencia operacional.

El SICE-TAC, garantía de costos justos para los transportadores

Ahora que mencionamos el SICE-TAC, bien vale la pena resaltar el trabajo hecho frente a esta herramienta para consolidarla dentro de gremio de transporte de carga. Lo primero sería explicar que el Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga (SICE-TAC) permite medir o calcular los costos de la operación de transporte de acuerdo a las características propias de cada viaje, como tipo de vehículo, tipo de carga, origen/destino, horas estimadas de espera, cargue y descargue.

Para mejorar este sistema, el Ministerio de Transporte realizó un trabajo en equipo con los diferentes actores involucrados, para hacer ajustes al protocolo del SICE-TAC, pensados en que los transportadores de carga puedan calcular de manera más sencilla el valor de los viajes que realizan, de acuerdo con los parámetros allí establecidos.

Entonces, a través de la Resolución 20213040034405 de 2021, el Ministerio de Transporte actualizó algunos parámetros e incluyó unos nuevos, como bioseguridad, vías alternas en una ruta origen-destino, Revisión Técnico-mecánica, costos adicionales a la carga refrigerada y costos adicionales a la carga granel sólido, entre otros.

La resolución estableció marcos de tiempos para los diferentes parámetros, para que la herramienta se mantenga actualizada. Por ejemplo, para costos fijos como capital, salario, seguros e impuestos, entre otros, la actualización será anual. En este momento, el sistema se rige por los valores definidos el 30 de enero de 2022. Para los costos variables, es decir peajes, combustible e insumos (llantas, lubricantes, filtros, lavado, engrase, mantenimiento y bioseguridad) se incorporó la utilización de datos de fuentes oficiales como la ANI, el Invias, el Ministerio de Minas y Energía y el Dane.

La actualización del protocolo del SICE-TAC le facilita a los actores de la cadena de transporte el cálculo de los costos de la operación de transporte, con base en los parámetros mínimos allí establecidos, es decir, los costos eficientes de operación. Partiendo de estos mínimos, las partes del contrato pueden calcular el valor a pagar a los propietarios de los equipos de manera más sencilla, al igual que los fletes entre la empresa de transporte y los generadores de la carga, dependiendo de las características de cada viaje y negociación.

Un punto importante de la Resolución es que en ella se recuerda que, desde la expedición del Decreto 2228 de 2013, las relaciones económicas generadas entre los diferentes eslabones de la cadena de

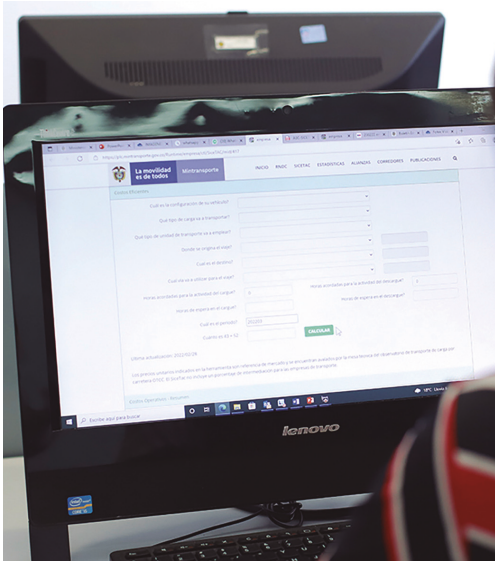


transporte de carga son libremente establecidas por ellos, pero en ningún caso pueden pactarse pagos por debajo de los determinados por el SICE-TAC. Esto significa que hay unos costos mínimos establecidos.

Esta resolución no es el único trabajo desarrollado para mejorar el SICE-TAC. Desde julio de 2021, el Ministerio de Transporte trabaja, en coordinación con la Mesa Técnica del Observatorio del Transporte de Carga por Carretera, en la actualización y fortalecimiento de aspectos técnicos y operativos del Sistema. El objetivo es incluir parámetros de eficiencia operacional generados por el dinamismo permanente y la logística en el servicio público del transporte de carga.

Es un trabajo en el que se ha garantizado la participación activa de todos los actores de la cadena de transporte, gracias a Mesas Técnicas Temáticas realizadas semanalmente, a las que asisten representantes de cada sector, con conocimiento técnico del proceso.

Teniendo siempre el enfoque de mejorar la calidad de vida de los transportadores de carga, también se tienen algunos temas a manera de prueba dentro del SICE-TAC. Estos son incluir el consumo de combustible del equipo de refrigeración para vehículos de carga refrigerada y los tiempos logísticos de espera y cargue/descargue de contenedores vacíos para carga la contenerizada, referente al tiempo de demora para la entrega de los contenedores en el patio de contenedores. En ambos casos está pendiente presentar la propuesta al Observatorio de Transporte de Carga por Carretera (OTCC).





Capítulo 10

Desarrollo logístico para la
reactivación económica

Articulación y presencia en el territorio

Como ya hemos comentado, el trabajo de este Gobierno en torno al transporte tuvo entre sus pilares la cercanía con las regiones y la articulación y disposición de trabajar con todos los actores de los sectores que permiten que el país se mueva. En esta tarea, la logística desempeña un papel fundamental, al ser la encargada de estudiar y analizar la mejor manera para que los diferentes modos fluyan de manera organizada y eficiente, y así potenciarlos.

En esta área también había mucho por hacer. Cuando llegamos, encontramos que a través de la resolución 789 del 9 de abril de 2018, el Ministerio había establecido los lineamientos para la conformación de Alianzas Logísticas Regionales (ALR), que respondían a la necesidad de generar espacios de articulación entre actores con un componente regional de fondo, para potenciar el desarrollo logístico de las actividades productivas en el país.

En esa Resolución, las ALR fueron definidas como ejes articuladores regionales enfocados en promover iniciativas de facilitación logística, coordinación interinstitucional e investigación para la toma de decisiones en política pública. En atención a ella, entre abril y agosto de 2018 se conformaron cinco alianzas: Bogotá Región, Antioquia, Valle del Cauca, Caribe y Santander.

Ese nascente esquema tenía un potencial enorme, que decidimos aprovechar. Lo primero, entonces, fue apoyar la consolidación de los proyectos regionales que se habían empezado a desarrollar, que estaban ayudando a generar reducciones en el costo logístico, que son evidentes en la Encuesta Nacional Logística y que, además, han aportado a la reactivación económica que vive el país luego de la pandemia. Pero había mucho campo para crecer, pues las necesidades de articulación interinstitucional en las regiones no se estaban atendiendo en su totalidad con el alcance que se tenía en ese momento. A esto se sumaba una baja participación por parte de algunos sectores de la logística nacional y la falta de información confiable, oportuna y efectiva. Además, en muchas zonas del país no existían ALR.



Entonces, aprovechando el trabajo que venían realizando los líderes de corredor logístico, y con el direccionamiento técnico y estratégico del Grupo de Logística del Ministerio de Transporte, empezamos a extender la iniciativa de las alianzas por todo el país. En ese momento, la principal motivación era la maximización del impacto regional del Ministerio de Transporte, uno de los ejes de toda nuestra gestión, y el fortalecimiento de la presencia institucional en zonas del país en donde, tradicionalmente, no se tenía una comunicación proactiva acerca de las necesidades, vocaciones y perspectivas territoriales. Gracias a esto, las ALR empezaron a asumir un rol de construcción colectiva de iniciativas de desarrollo logístico, elaboradas desde las regiones y para ellas, entendiendo y aprovechando las capacidades logísticas locales y enfocando la mirada hacia los desarrollos que más interesan a los involucrados en las cadenas productivas del país.

La continuidad y fortalecimiento de las Alianzas Logísticas Regionales es una estrategia que impacta positivamente el desarrollo de la logística en el país, y como tal, fue priorizada en la nueva Política Nacional Logística, lanzada en el CONPES 3982 de 2020. Así pues, durante esta gestión, el Grupo de Logística conformó nueve ALR nuevas, para completar 14 a nivel nacional, en coherencia con las 14 regiones logísticas que se evalúan cada dos años en la *Encuesta Nacional Logística* del DNP.

Las alianzas cuentan con un líder de corredor logístico encargado de generar información relevante, direccionar las iniciativas que se presenten y facilitar espacios de comunicación y articulación con las entidades de nivel central.

La gestión de las ALR y su agenda de desarrollo se ha construido con el apoyo de la fundación Logyca Investigación. A través de un convenio interadministrativo firmado en 2019, Logyca y el Ministerio de Transporte trabajan en el acompañamiento técnico y metodológico de las ALR. Este convenio le ha entregado al Ministerio herramientas valiosas para el fortalecimiento de su labor institucional, así como un diagnóstico de la madurez de las alianzas, un modelo de transferencia de conocimiento y una metodología para la priorización de proyectos y elaboración de agendas de desarrollo.

Siguiendo sus respectivas agendas, cada ALR adelanta una serie de actividades, que se ajustan a las realidades y necesidades de cada región. Aquí tenemos una mirada de lo hecho por cada una de ellas:

ALR Eje Cafetero y Tolima

Siendo dos de las alianzas más recientemente conformadas, las ALR del Eje Cafetero y del Tolima enfocan su operación en los proyectos locales que se venían gestando en cada región. Una de esas tareas fue la promoción de infraestructura logística especializada y, en particular,

La logística desempeña un papel fundamental, al ser la encargada de estudiar y analizar la mejor manera para que los diferentes modos fluyan de manera organizada y eficiente, y así potenciarlos.

El correcto trabajo de las ARL está apoyado en los Corredores Logísticos de Importancia Estratégica, que son aquellos que articulan, de manera integral, orígenes y destinos en aspectos físicos y funcionales.

la socialización e impulso de proyectos como la Plataforma Logística del Eje Cafetero (PLEC), la Plataforma Logística de La Dorada y la Plataforma Logística de Flandes, que son de gran interés para la zona y, por supuesto, para el país. Como complemento, con la participación del DNP, el Ministerio de Agricultura y Asoexport, se han socializado los resultados de la elaboración del *Plan Agro Logístico Nacional*, la *Encuesta Nacional Logística*, los planes de exportación y las herramientas de información del Grupo de Logística del Ministerio de Transporte, para entregar insumos importantes para la construcción e implementación del *Plan Estratégico de Logística Territorial*.

ALR Putumayo – Amazonas

La conformación de esta alianza busca la integración de estas dos regiones del país con el sistema nacional logístico actual. Por eso, enfoca sus esfuerzos en el aprovechamiento del recurso fluvial. En el marco de esta ALR se hace seguimiento a proyectos de infraestructura relevante para la región, como el Muelle la Esmeralda, en Puerto Asís, y Muelle Victoria Regia, en Leticia. El objetivo es que el desarrollo de estos proyectos atienda a las necesidades locales y que se prioricen las intervenciones que tendrían un impacto más positivo en la comunidad. A través de esta alianza se socializa la información referente a los flujos de carga por el corredor logístico de manera multimodal, de acuerdo con las metas de la Política Nacional Logística.

ALR Magdalena

La ALR Magdalena aborda los proyectos e iniciativas relacionadas con la operación portuaria en Santa Marta, y su injerencia en la región. Una de sus prioridades es garantizar la eficiencia en las conexiones que comunican la infraestructura portuaria, por la importancia de este puerto para el país. Para consolidar esto, hace un seguimiento continuo a las operaciones férreas en el corredor Dorada – Chiriguaná – Santa Marta, así como a las dinámicas de transporte por carretera y manejo de contenedores.

ALR Caribe

En diciembre de 2021 fue relanzada la ALR Caribe, integrada por los departamentos de Bolívar, Atlántico y Magdalena, por lo que las Alianzas Caribe Logístico y Magdalena quedaron reunidas en una sola ALR, vinculando también los departamentos del Bajo Magdalena. Sin embargo, se mantiene una clara diferenciación y enfoque hacia cada una de las zonas portuarias en la región, por las dinámicas logísticas propias y particulares de las zonas portuarias de Barranquilla, Santa Marta, Cartagena.

ALR Valle del Cauca

La ALR del Valle del Cauca fue la primera en ser conformada. Su nacimiento sirvió para establecer, a través de un proceso de construcción colectiva, los acuerdos de articulación, sinergia y colaboración entre gremios de transporte, gremios empresariales, terminales portuarias, zonas de entornamiento, Cámaras de Comercio, autoridades distritales y policía de carreteras.

A partir de su gestión, se construyeron manuales de atención de crisis y se apropió el conocimiento generado gracias a la identificación de lecciones aprendidas en el marco de las afectaciones al orden público en el Valle del Cauca. El puerto de Buenaventura es el principal foco de atención en el desarrollo de las agendas de trabajo en la alianza y se reconoce su importancia estratégica como nodo de comercio exterior en el país. Allí, adicionalmente se hace seguimiento a proyectos de infraestructura en construcción de la región.

ALR Antioquia

Liderada desde Medellín y con la participación activa de diversos sectores de la industria y el transporte en la región, esta ALR trabaja en la identificación de problemáticas locales que afectan la cadena de abastecimiento y genera espacios para la búsqueda de soluciones. En esta alianza participa la academia, las autoridades ambientales locales y los gremios de la región, para formular, de manera conjunta, alternativas para la mitigación de externalidades negativas de la logística.

ALR Bogotá – Cundinamarca

Una de las ALR con mayor convocatoria, representa uno de los espacios de articulación más relevantes para la discusión en logística en el centro del país. Reconociendo al distrito capital y a sus municipios circundantes como el principal centro de consumo en Colombia, desde la ALR se formulan iniciativas para la reducción de la congestión, el mejoramiento de la eficiencia en la distribución urbana de mercancías y la generación de información en logística. La participación de los gremios de transporte local, junto con alcaldías, gobernación, los grandes gremios industriales y los comerciantes, así como las capacidades investigativas de las universidades de la región, ha generado una dinámica importante de construcción participativa de planes, programas y proyectos, como los pilotos de cargue y descargue en horarios no convencionales, la articulación de restricciones vehiculares y los Observatorios de Logística.

ALR Santander y Norte de Santander

Estas dos alianzas nacieron como una sola, y si bien la relación logística y comercial de los dos departamentos es significativa, la vocación

En estos cuatro años, el Grupo de Logística del Ministerio de Transporte conformó nueve ALR nuevas, para completar 14 a nivel nacional, en coherencia con las 14 regiones logísticas que se evalúan cada dos años en la Encuesta Nacional Logística del DNP.

En junio de 2022 se alcanzó una de las metas de la Política Nacional Logística, que era tener las 14 ALR conformadas antes de diciembre de este año.

productiva y las necesidades de infraestructura, conectividad y desarrollo son diversas. Esto generó solicitudes desde la región, frente a la necesidad de dividirse en dos ALR independientes. Desde la ARL Santander, el seguimiento a las actuales obras de infraestructura, así como la promoción de los proyectos de infraestructura logística especializada en la región, han sido los principales énfasis de trabajo. Actualmente, se desarrolla una consultoría para la estructuración de una Plataforma Logística en Barrancabermeja, como parte de la gestión para cumplir las metas del CONPES de Logística frente a la reactivación intermodal.

Por su parte, la ALR de Norte de Santander ha venido trabajando en la atención de los flujos de carga en las zonas de frontera, ha incentivado la legalidad y la formalidad, ha identificado problemáticas y ha formulado alternativas de solución para el manejo del comercio fronterizo. Además, la reactivación del modo férreo en el departamento, apalancada especialmente por el transporte de carbón hacia el norte del país, ha permitido la estructuración de un piloto de transporte de carbón en coordinación con el grupo férreo de la ANI.

ALR Pacífico Sur

Esta ALR responde a las necesidades de gestión en aspectos de seguridad y manejo de situaciones de emergencia en el ámbito local. Su importante relación comercial con el departamento del Valle del Cauca, y de ahí para conectarse con el resto del país, hace que las dos alianzas funcionen en conjunto. Uno de sus principales focos es la gestión de los flujos de carga en la zona de frontera con Ecuador.

ALR Huila, Seaflower y Orinoquía y Boyacá

A finales de junio, gracias al trabajo de las gerencias de corredor logístico, que identificaron necesidades, intereses y propuestas de los actores de la logística regional, el Ministerio logró la conformación de tres nuevas ALR: Huila, Seaflower, que corresponde a San Andrés, Providencia y Santa Catalina, y Boyacá y Orinoquía, que agrupa los departamentos de Casanare, Meta, Vichada y Arauca.

Con esto, el sector cumplió una de las metas de la Política Nacional Logística, que era tener las 14 ALR conformadas antes de diciembre de 2022.

El correcto trabajo de las ARL está apoyado en los Corredores Logísticos de Importancia Estratégica, que son aquellos que articulan, de manera integral, orígenes y destinos en aspectos físicos y funcionales, incluyendo la infraestructura de transporte, los flujos de información y comunicaciones, las prácticas comerciales y de facilitación del comercio. En nuestro país, los corredores logísticos unen los principales centros de producción con los de consumo,

conectando nodos de transferencia para el comercio exterior, como puertos, aeropuertos y pasos de frontera. De ahí que estén estrechamente relacionados con el patrón de desarrollo vial, por donde se moviliza la gran mayoría de la carga tanto de comercio exterior como interno.

Por su importancia, es necesario contar con un esquema institucional que permita el constante monitoreo y la identificación de problemáticas o cuellos de botella que puedan presentarse y que puedan afectar el eficiente desarrollo de la actividad logística y de transporte en el país. Para esto, el Decreto 1478 de 2014 fijó los lineamientos para el establecimiento de corredores logísticos de importancia estratégica y para la articulación de los actores que sobre ellos convergen, incluyendo dentro de los aspectos a tener en cuenta, los medios físicos que facilitan el intercambio y el desarrollo del comercio en general.

Con la resolución 164 de 2015, el Ministerio de Transporte definió los primeros corredores de importancia estratégica en el país e incluyó dentro de estas definiciones todos los activos de infraestructura vial, las zonas portuarias, los aeropuertos del país y las conexiones férreas y fluviales vigentes. Sin embargo, la visión del momento no tuvo en cuenta las características integradoras necesarias para continuar con un desarrollo que incentivara la intermodalidad y el aprovechamiento integral de los modos férreo y fluvial, como complemento a la actividad de transporte por carretera.

Partiendo de esa situación, y a la luz de las metas definidas en la nueva Política Nacional Logística, durante este Gobierno, el Ministerio de Transporte analizó la actualización de esta normativa y definió nuevos corredores logísticos de importancia estratégica, para que esta vez tuvieran características enfocadas a la conexión intermodal y la eficiencia logística, a través del aprovechamiento de las capacidades instaladas en la infraestructura del país.

La resolución 2435 de 2022 define siete nuevos corredores logísticos:

- Bogotá - Buenaventura - Ipiales.
- Cali - Medellín - Cartagena.
- Bogotá - Barranquilla.
- Bogotá - Cúcuta.
- Medellín - Bucaramanga.
- Bogotá - Yopal.
- Bogotá - Puerto Asís.

A partir de este esquema, el grupo de logística direcciona la labor del equipo de gerencias de corredor logístico, un equipo de profesionales que lidera la gestión de información, la articulación entre actores, la identificación de cuellos de botella, la generación de espacios de

Los corredores logísticos unen los principales centros de producción con los de consumo, conectando nodos de transferencia para el comercio exterior, como puertos, aeropuertos y pasos de frontera.

El Ministerio trabaja la promoción de las Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE), espacios de confluencia de flujos de carga donde los servicios a las cadenas productivas permiten generar beneficios y agregar valor a través de la logística.

articulación e interacción interinstitucional y la formulación de propuestas de mejoramiento en la eficiencia y el nivel de servicios de los corredores. Ese equipo de gerencias está conformado por tres líderes de corredor y cuatro facilitadores logísticos, que con su trabajo y alcance cubren todas las zonas del país y le reportan al Ministerio de Transporte. Entre sus responsabilidades está la gestión de situaciones de contingencia, el reporte a instancias de toma de decisiones como el Centro de Logística y Transporte y la coordinación de las Alianzas Logísticas Regionales.

Infraestructura y servicios especializados en logística

La promoción de la intermodalidad en el país es una de las apuestas más importantes de este Gobierno para la competitividad y el desarrollo a corto, mediano y largo plazo, tanto así que también hace parte de las líneas definidas en el CONPES 3982, la nueva Política Nacional Logística. El objetivo aquí es el desarrollo de modos de transporte competitivos y de conexiones eficientes de intercambio modal. Dentro de esa línea, el Ministerio trabaja la promoción de las Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE), espacios de confluencia de flujos de carga donde los servicios a las cadenas productivas permiten generar beneficios y agregar valor a través de la logística.

Los primeros análisis sobre la idoneidad del desarrollo de esta infraestructura, junto con los estudios preliminares de viabilidad y prefactibilidad y la generación de espacios para su discusión técnica, fueron adelantados por el Gobierno Nacional. Así, se diseñó un esquema institucional sobre el cual los promotores de los proyectos ILE pudieran apoyar la gestión. El acompañamiento técnico de entidades del nivel central, como la ANI, el DNP, el Ministerio de Comercio y el Ministerio de Transporte, ha sido una pieza importante del sistema sobre el cual se vienen desarrollando los proyectos de plataforma logística en el país, tanto de iniciativa regional como proyectos productivos particulares, que buscan en el gobierno central un aliado estratégico para su gestión y realización.

De ahí que, en la actualidad, una parte de la labor del Ministerio está enfocada en la creación de un marco normativo que le permita al sector tener un registro de los proyectos que buscan ser considerados Infraestructura Logística Especializada (ILE), definiendo características básicas para los mismos, con la intención de establecer reglas de juego claras para todos los interesados en involucrarse en este tipo de proyectos. Al ser los servicios de logística especializada actividades conexas y relacionadas con el transporte de carga, una de las prioridades del gobierno es garantizar la eficiencia y la calidad del servicio, tanto a la carga como a los vehículos y a los transportadores.

En varias regiones del país avanzan proyectos de este tipo, como la *Plataforma Logística del Eje Cafetero PLEC*, la *Plataforma Logística Multimodal de La Dorada*, la *Plataforma Logística de Flandes* y la *Plataforma Logística m=Multimodal de Barrancabermeja*. Son esfuerzos del sector privado acompañados por el Gobierno desde el Grupo de Logística el Ministerio de Transporte, en conjunto con el Viceministerio de Infraestructura y siguiendo las recomendaciones y el direccionamiento técnico y estratégico del DNP. El compromiso es seguir de cerca estos proyectos, así como otros que puedan surgir.

Información al servicio de la movilidad

Está comprobado que la toma de decisiones basada en información es uno de los factores de éxito en la gestión pública. En el sector transporte esto es especialmente relevante, pues el flujo de información puede ser tan abundante y dinámico como las mismas mercancías que se movilizan. Partiendo de eso, el Ministerio de Transporte desarrolló en 2013 el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC), herramienta en la que las empresas públicas de transporte de carga en el país reportan la información de sus operaciones de manera gratuita y encuentran un apoyo para la gestión de su flota vehicular. Esta plataforma tecnológica le permitía al Gobierno llevar una estadística detallada sobre la generación y movilización de carga.

La implementación del RNDC resultó tan exitosa que el país se convirtió en un referente regional en términos de información acerca del transporte de mercancías. Y es que con más de nueve millones de registros al año, la información del RNDC es el principal insumo de información sectorial.

Para sacarle un mayor provecho a esta herramienta, y habiendo evidenciado la necesidad de contar con una plataforma que centralizara todas las fuentes de información sobre el transporte de carga en el país, el Grupo de Logística del Ministerio de Transporte desarrolló el Portal Logístico de Colombia (PLC). Este portal es la ventana hacia la información de transporte en el país, que reúne en un solo espacio los portales de reporte y consulta del RNDC, así como el Sistema de Costos Eficientes para el Transporte por Carretera (Sicetac), herramientas indispensables para el cumplimiento de la normativa que regula las operaciones de transporte por carretera que se realizan en el país.

La principal fortaleza del PLC radica en los análisis de información cuantitativa que realiza, que le permite publicar indicadores de gestión y resultados para todos los modos de transporte. Por ejemplo, el balance realizado por el Grupo de Logística del Ministerio de Transporte muestra que durante 2021 se movilizaron 123.647.753 toneladas de carga por el país, mientras que en 2019 la cifra se ubicó en

Al ser los servicios de logística especializada actividades conexas y relacionadas con el transporte de carga, una de las prioridades del gobierno es garantizar su eficiencia y calidad de servicio, tanto a la carga como a los vehículos y a los transportadores.

La principal fortaleza del Portal Logístico de Colombia radica en los análisis de información cuantitativa que realiza, que le permite publicar indicadores de gestión y resultados para todos los modos de transporte.

118.303.259, un aumento de 4,5% en las toneladas de carga movilizadas por el país. Este análisis evidencia la reactivación del sector luego de la significativa caída vivida por las restricciones de movilidad implementadas en el país para contener la pandemia causada por el Covid-19 en 2020.

La reactivación es evidente gracias a diferentes estadísticas que se pueden obtener en el Portal Logístico de Colombia. Otra muestra es el aumento de viajes realizados, que llegó a 9.280.932, un 5,6% más que los realizados en 2019. Además, 918 generadores de carga reportaron al RNDC durante 2021 un incremento del 64% comparado con 2019, y 2.135 empresas de transporte informaron al sistema durante 2021, lo que significa un aumento del 6% frente a lo ocurrido en 2019. Estos datos representan un éxito en términos de legalidad y formalidad, además de una mejoría a nivel de calidad y disponibilidad de la información.

Como complemento a la generación, consolidación y presentación de ese tipo de análisis y estadísticas, el Portal también brinda un espacio para la socialización de los proyectos, programas y resultados de las iniciativas de articulación regional como las Alianzas Logísticas Regionales y las Gerencias de Corredor Logístico.

Continuando con el compromiso de tener una política pública basada en información, el Ministerio de Transporte sigue fortaleciendo el Portal Logístico de Colombia, y busca que todos los actores de la logística nacional cuenten con una herramienta de consulta de información centralizada para la toma de decisiones.

Actualmente, el Portal Logístico de Colombia contiene información de todos los modos de transporte. Para el modo aéreo, cuenta con datos y cifras sobre la carga transportada en vuelos nacionales e internacionales, así como de la infraestructura aérea disponible. Asimismo, cuenta con información sobre la carga transportada en las vías férreas del país. A nivel fluvial y marítimo, en el PLC está contenida la carga movilizada por los diferentes ríos del país, de acuerdo con información reportada por las distintas inspecciones fluviales, al igual que la que se mueve por el río Magdalena, que es entregada por Cormagdalena. También se puede conocer información de arribos a los puertos de Leticia y San Andrés e información sobre arribos de tráfico internacional y zarpes de tráfico nacional (Arribos internacionales y zarpes nacionales).

Para el modo terrestre, por el cual se mueve la mayor cantidad de carga en el país, en el Portal Logístico de Colombia se puede conocer la carga movilizada por carretera, consolidados mensuales, análisis comparativos anuales y creación diaria de manifiestos. Se tienen tableros de control para corredores logísticos, con información de flujos de mercancía, capacidad, emisiones y costos; para los tiempos

logísticos y para la productividad y eficiencia. Finalmente, se puede consultar la operación en las terminales terrestres de pasajeros habilitadas y/o homologadas en el país.

En el PLC están publicados los resultados de los programas de cooperación técnica que el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) ha venido adelantando con el Ministerio de Transporte, los planes y la normativa relevante para la logística, publicaciones como la *Encuesta Nacional Logística y Transporte en Cifras*, y los boletines de tráfico portuario. A todo esto, hay que sumar enlaces disponibles para consultar de información de infraestructura, siniestralidad vial y conectividad, lo que convierte al Portal Logístico de Colombia en una valiosa herramienta para el sector.

Moviendo los puertos eficientemente

Lograr niveles de competitividad y posicionamiento comercial en el mercado global requiere de la coordinación de todos los actores del sistema logístico de Colombia. Esto incluye empresas de transporte de carga, generadores de carga, conductores de los vehículos, importadores, exportadores, puertos, aeropuertos, autoridades, y en general cualquier actor que intervenga en el proceso logístico.

Por ser la puerta de entrada y salida de mercancías, las terminales portuarias representan uno de los nodos logísticos con mayor importancia estratégica. Un puerto eficiente, seguro, transparente y conectado genera ventajas competitivas y potencializa el desarrollo de empresas que comercian en el mercado internacional, lo que beneficia a toda la Nación.

Con el propósito de aumentar la eficiencia de las operaciones portuarias en el país, el Ministerio de Transporte desarrolló una serie de herramientas de información para hacer seguimiento al proceso de agendamiento de citas y enturnamiento de vehículos en los terminales portuarios de nuestras zonas portuarias. Al estandarizar la información de la oferta y disponibilidad de citas en los terminales portuarios y de las citas atendidas o canceladas, y pudiendo relacionarla con los datos de movilización de mercancías del RNDC, el Ministerio de Transporte y las entidades del sector tienen un importante insumo para el control y seguimiento del flujo de mercancías en el territorio nacional. Esto se convierte, además, en información oportuna, exacta y confiable acerca del funcionamiento de la interfaz marítimo-terrestre en los puertos del país, lo que hace que las decisiones estratégicas para el mejoramiento de este flujo de carga sean más eficientes y acertadas.

Todo esto se logra a través del Inside, un sistema de información para el enturnamiento portuario implementado en 2021. A través de él se transmite información para la atención de vehículos automotores de carga terrestre al ingreso y salida de las instalaciones del puerto o de

Un puerto eficiente, seguro, transparente y conectado genera ventajas competitivas y potencializa el desarrollo de empresas que comercian en el mercado internacional, lo que beneficia a toda la Nación.



las terminales portuarias, para el cargue y descargue de mercancías o contenedores. Este módulo forma parte del RNDC.

Los registros que componen la información de los vehículos agendados para realizar operaciones en los puertos son recibidos directamente por el Ministerio de Transporte a través del módulo. La información recibida debe cumplir el formato de Reporte de Información de Enturnamiento (Rien), que estandariza y consolida la entrega de información de cada uno de los sistemas de enturnamiento que utilizan los autorizados.

Gracias a este desarrollo, el Ministerio de Transporte puede comparar la información registrada en el RNDC por las empresas de transporte de carga, al igual que la registrada por los autorizados. Estos datos también pueden ser consultados por la Superintendencia de Transporte para sus funciones de prevención, vigilancia y control. Además de facilitar esas labores, el sistema ayuda a identificar problemáticas que deben ser atendidas y visibilizar la operación portuaria mediante el diseño y publicación de indicadores.

Conscientes del esfuerzo hecho por el sector para el desarrollo y consolidación de nuevos sistemas de información, el Grupo de Logística del Ministerio de Transporte ha acompañado la implementación tecnológica necesaria para la interconexión y el reporte de información a los sistemas oficiales por parte de las terminales portuarias del país. Para esto, ha realizado jornadas de capacitación, mesas permanentes de trabajo y comunicación activa con los involucrados en el proceso. Hay que anotar que la implementación del sistema Inside ha sido bien recibida en el sector y a futuro representará ventajas significativas para la operación portuaria.



Capítulo 11

Los sistemas de transporte de pasajeros: una apuesta por la movilidad sostenible

Compromiso con la movilidad urbana en todo el país

Uno de los lineamientos transversales a todo el trabajo del Gobierno durante este cuatrienio fue la sostenibilidad y el cuidado del medioambiente. Ese fue otro mandato definido por el Presidente Iván Duque, uno sobre el cual también trabajamos desde las diferentes entidades y unidades del sector transporte. Una de las que más labores concentró en ese sentido fue la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (Umus), grupo de apoyo al Despacho de la Ministra de Transporte.

La gestión de la Umus es fundamental para el correcto desarrollo, crecimiento y mejoramiento del servicio de transporte público masivo en las ciudades y áreas metropolitanas del país. Su apuesta, evidentemente, es fomentar la movilidad sostenible, pues estos sistemas tienen todo el potencial para aportar a la consolidación de esta movilidad y, así, mejorar la calidad del aire de las ciudades y al medioambiente.

De ahí que el Presidente Iván Duque le haya brindado un apoyo especial a la consolidación de estos sistemas, trabajo realizado por el Ministerio a través de la Umus, entre otras gestiones realizadas en equipo por todo el Gobierno. Este compromiso se puede dividir en tres acciones específicas: firma de convenios de cofinanciación para la ejecución de proyectos de movilidad sostenible, apoyo y acompañamiento a las iniciativas de movilidad sostenible en Bogotá-Región, y entrega de obras finalizadas en los Sistemas Estratégicos de Transporte Público en diferentes ciudades del país.

Durante este periodo de Gobierno, la Nación ha comprometido 7,4 billones de pesos a través de la firma de los convenios de cofinanciación para la ejecución de cuatro proyectos: las troncales alimentadoras de la Primera Línea de Metro de Bogotá, el Metro Ligero de la avenida 80 en Medellín, el Sistema Estratégico de Transporte Público de Ibagué y el tramo 3 de la Troncal Oriental del Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO en Cali.

Desde un principio, los estudios del Distrito evidenciaron que el componente férreo, es decir el Metro, era viable a nivel socioeconómico siempre y cuando se complementara con troncales alimentadoras que atrajeran una mayor demanda de pasajeros a la Primera Línea del Metro de Bogotá.

Por su localización y la conectividad que traerán a las localidades de Engativá, Fontibón, Kennedy, Bosa, Tunjuelito, Puente Aranda, Teusaquillo, Barrios Unidos, Suba, Usaquén y Chapinero, las troncales alimentadoras de la avenida 68 y la avenida Ciudad de Cali complementan de manera fundamental y estratégica a la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB) - Tramo I. Según los cálculos, para 2030, la demanda de estas dos troncales, sumada a la Primera Línea del Metro, es de 870.000 viajes diarios.

Hay que decir que desde un principio, los estudios del Distrito evidenciaron que el componente férreo, es decir el Metro, era viable a nivel socioeconómico siempre y cuando se complementara con troncales alimentadoras que atrajeran una mayor demanda de pasajeros a la PLMB. En ese sentido, la avenida 68 y la avenida Ciudad de Cali son las troncales que más beneficio-costo tienen para el sistema de transporte de Bogotá.

En atención a ello, este proyecto fue surtiendo los pasos normales para su cofinanciación. El documento Conpes 3945 de 2018 declaró de importancia estratégica las troncales alimentadoras, mientras que el Confis, en sesión del 6 de agosto de 2018, autorizó su aval fiscal. Gracias a esto, el 14 de noviembre de 2018, la Nación, representada por los Ministerios de Transporte y Hacienda, y el Distrito Capital, firmaron el Convenio de Cofinanciación para el desarrollo e implementación de estas troncales alimentadoras. Este convenio contempla inversiones por 4,6 billones de pesos (constantes diciembre de 2017), de los cuales la Nación aporta 4,0 billones y el Distrito 665.483 millones. Esto es de suma importancia si recordamos que la Nación y Bogotá firmaron el 9 de noviembre de 2017 el convenio de cofinanciación para el desarrollo e implementación de la Primera Línea Metro de Bogotá - tramo I, con inversiones por 22,33 billones de pesos (constantes de diciembre 2017), en los que la Nación aporta 15,14 billones y el Distrito los \$7.18 billones restantes.

Estas dos troncales ayudarán a la movilidad de Bogotá de manera importante. La troncal avenida 68 tiene una longitud de 17 km, que van desde la carrera 7 hasta la Autopista Sur, beneficiando localidades como Engativá, Fontibón, Kennedy, Tunjuelito, Puente Aranda, Teusaquillo, Barrios Unidos, Suba, Usaquén y Chapinero. Tendrá 20 estaciones, seis intersecciones elevadas, cinco deprimidos y 15 puentes peatonales.

Por su parte, la troncal avenida Ciudad de Cali cuenta con una longitud de 7,42 km desde la avenida de las Américas hasta la avenida Circunvalar del Sur, impactando principalmente a las localidades de Kennedy y Bosa. Su operación permitirá mejorar la conexión del suroccidente de Bogotá con la PLMB tramo I, lo que brindará mayor acceso y mejores condiciones de movilidad a las personas que se viajan desde y hacia Soacha, lo cual aliviará la carga de la actual troncal NQS. Este proyecto, además, estimula la movilidad activa, por lo que incluye

la construcción de 5,5, km de ciclorruta, siete cicloparqueaderos y 213.000 metros cuadrados de espacio público entre andenes, zonas verdes y plazoletas.

Los convenios firmados incluyen inversiones en diferentes zonas del país, y en muchos casos fueron trabajados en medio de los aislamientos y restricciones de movilidad que vivió el país durante 2020. Haberlos sacado adelante muestra que el Gobierno nunca se quedó quieto y que, por el contrario, así como se aseguraba que el país estuviera abastecido y protegiéndose, siguió adelantando otros procesos fundamentales para la movilidad a mediano y largo plazo.

Por eso, de la mano de la administración municipal de Medellín, se adelantaron las gestiones pertinentes y de manera comprometida, para que el Metro ligero de la avenida 80 surtiera todos los requisitos que exige la normatividad vigente para lograr su cofinanciación. Este proyecto fortalece la consolidación del sistema de transporte del Valle de Aburrá, compuesto por diferentes soluciones de movilidad, como metro, metrocables, tranvía, buses de tránsito rápido (BRT), buses y el sistema de bicicletas públicas. Además, mejora las condiciones de movilidad en la zona occidental de la ciudad.

Revisemos este proceso brevemente. En 2019, la Alcaldía de Medellín presentó a la Nación el proyecto Metro Ligero de la 80, para solicitar el apoyo para la cofinanciación del proyecto. No obstante, encontró que su modelo de transporte estaba desactualizado, por lo que debió revisarlo para poder solicitar la aprobación. En el primer trimestre de 2020, luego de haber actualizado el modelo de transporte de cuatro etapas del Área Metropolitana del Valle del Aburrá, y contar con los documentos soporte para cumplir los requisitos de cofinanciación articulados con los resultados de la herramienta, la alcaldía radicó ante el Ministerio de Transporte la solicitud de cofinanciación.

Luego de analizar y revisar que esa solicitud cumplía con los requisitos para acceder a la cofinanciación, en marzo de 2020, el Ministerio de Transporte solicitó al Consejo Superior de Política Fiscal (Confis) el aval fiscal de los recursos de la Nación necesarios para la construcción del Metro Ligero de la Avenida 80. Tras recibir este aval, el 16 de septiembre el proyecto fue declarado de importancia estratégica, con la aprobación del Conpes 4003, y el 25 del mismo mes, el Confis comprometió las vigencias futuras excepcionales necesarias para su construcción e implementación. Estos requisitos legales llegaron a buen puerto el 30 de noviembre de 2020, cuando en el Palacio de Nariño se firmó el Convenio de Cofinanciación, de manera que garantizó vigencias futuras de la Nación hasta 2029 y de Medellín hasta 2034.

Para el Gobierno, esta obra es mucho más que un proyecto de infraestructura. Este sistema de transporte masivo permitirá a los

Los convenios firmados incluyen inversiones en diferentes zonas del país, y en muchos casos fueron trabajados en medio de los aislamientos y restricciones de movilidad que vivió el país durante 2020. Haberlos sacado adelante muestra que el Gobierno nunca se quedó quieto.



ciudadanos movilizarse de manera rápida y segura, articulándose con los otros modos que operan en el Valle de Aburrá. Esto traerá importantes beneficios en ahorros de tiempos y recursos para los paisas, y mejoras en su calidad de vida. Además, el proyecto nos permite avanzar en el desarrollo de las políticas y metas trazadas, que hablan de darle prioridad a los modos de transporte urbano que contribuyen a una movilidad amigable con el medioambiente, pues la entrada en operación del Metro Ligerero de la calle 80 ayudará a reducir la emisión de más de 131 mil toneladas al año de CO₂, al emplear trenes eléctricos de cero emisiones. El metro ligero tendrá 13,25 km de extensión, que unirán toda la avenida 80, uno de los principales corredores de la ciudad. Contará con 17 estaciones y tendrá integración física con cuatro estaciones del metro.

Los beneficios de este proyecto trascienden la parte ambiental. Se estima que su construcción ayudará a mitigar más de 5.300 siniestros viales y proporcionará a la ciudad más espacio público, como nuevos andenes, zonas verdes y ciclorrutas. Esto llevará a una transformación sin precedentes en la ciudad, ya que la arquitectura y el urbanismo que se desarrollará en los alrededores para esto, se incorporará con el paisaje.

La cofinanciación de este proyecto y todos los beneficios que traerá es el resultado de un trabajo comprometido de muchas entidades, tanto del nivel nacional como regional y local, que han entendido que a través de infraestructura de transporte se les puede cambiar la vida a los ciudadanos. Este ideal, que como se ha contado tiene impactos en dos de las ciudades más grandes del país, también se hizo extensivo a las ciudades intermedias. Un ejemplo de esto es la firma de convenio de cofinanciación para la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público de Ibagué.

En este logro es importante resaltar que la cofinanciación fue el resultado de haber retomado un proyecto en apariencia olvidado. En 2017, Ibagué, con el apoyo del Ministerio de Transporte, retomó esta iniciativa, estudiada originalmente en 2009 y 2013. Viendo ese interés, y fiel a su compromiso de consolidar sistemas de transporte público de calidad, el Gobierno Nacional trabajó de la mano con la capital de Tolima, orientando el desarrollo de los estudios de factibilidad, uno de los requisitos fundamentales para acceder a la cofinanciación de la Nación.

Ibagué radicó estos estudios en el Ministerio a mediados de 2019 y luego los complementó en diciembre de ese año. Aquí fue fundamental el trabajo de la Umus, que desarrolló una revisión constante para complementar lo referente al proyecto junto con funcionarios de la administración municipal, y así remitir en agosto de 2019 al Ministerio de Hacienda la solicitud de verificación de inclusión del proyecto en el Marco Fiscal de Mediano Plazo, y se cumplió la gestión ante el Confis para obtener el aval fiscal de los recursos de la Nación. Sin embargo,

Fiel a su compromiso de consolidar sistemas de transporte público de calidad, el Gobierno Nacional trabajó de la mano con la capital de Tolima, orientando el desarrollo de los estudios de factibilidad, uno de los requisitos fundamentales para acceder a la cofinanciación de la Nación.

El Tramo 3 de la Troncal Oriental del MIO es un proyecto de movilidad sostenible, de transformación urbana y renovación del espacio público, que conectará la zona oriental de Cali de norte a sur.

en ese momento, no había posibilidad de incluir el proyecto en el marco de gasto de mediano plazo, situación que se unió al cambio de gobierno local.

Esto no frenó el compromiso del Gobierno, que mantuvo la realización de mesas de trabajo con el municipio, para no dejar iniciado un proyecto que traerá equidad, calidad de vida y movilidad a la ciudad, además de mejorar el medioambiente de Ibagué. En medio de este proceso llegó la pandemia del Covid-19, lo que llevó a la adaptación de estas mesas de trabajo a los nuevos esquemas, pues era una tarea que no se podía detener. Así, gracias al trabajo articulado del Ministerio de Transporte, el Departamento Nacional de Planeación y las autoridades de Ibagué, el proyecto pasó los diferentes procesos legales durante 2020, para que en diciembre de ese año se firmara el Convenio de Cofinanciación del proyecto que transformará la forma en que se mueve la capital del Tolima.

De acuerdo con el Convenio, el Sistema Estratégico de Transporte Público de Ibagué tiene un costo total de 466.572 millones de pesos (en pesos constantes de 2019), de los cuales la Nación aporta 309.823 millones y el municipio 156.748 millones. Su infraestructura básica incluye 22,3 km de carriles preferenciales, 268 paraderos, nueve terminales, siete estaciones de integración y nueve patiotalleres. El sistema también impulsará la movilidad activa y estimulará la utilización de bicicleta a través de la construcción de cicloestaciones y cicloparqueaderos. Se tiene contemplado que las obras de infraestructura generen cerca de 2.000 empleos directos y más de 1.000 empleos indirectos.

Otro proyecto de movilidad sostenible que firmó su cofinanciación durante esta gestión fue el Tramo 3 de la Troncal Oriental del MIO en Cali. Para esto, el proyecto Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO de Cali, con la inclusión de la Troncal Oriental en su tramo tres, fue declarado de importancia estratégica para la Nación en diciembre de 2020. Así se complementó el alcance del Conpes 3767 de 2013.

Esta troncal es un proyecto de movilidad sostenible, de transformación urbana y renovación del espacio público, que conectará la zona oriental de Cali de norte a sur, gracias a un sistema de transporte masivo moderno, seguro, confortable y amigable con el medioambiente; esto mejorará la calidad de vida de cerca de 408.000 habitantes en la zona de influencia del proyecto y de manera indirecta a toda la población de la capital del Valle. El Tramo Tres se complementa con la construcción de los tramos uno y dos, que llevan la longitud de la Troncal Oriental a 17,5 km.

Apoyo en la ejecución de proyectos de transporte público en Bogotá-Región

Estos proyectos evidencian la determinación con la que este Gobierno se ha jugado por la movilidad sostenible. Pero no son los únicos. A lo largo de estos cuatro años se ha avanzado en el apoyo y acompañamiento a diferentes proyectos de transporte público masivo que se desarrollan en la naciente Bogotá-Región, y que por su impacto son fundamentales para la movilidad de la capital del país y sus zonas de influencia. Se trata, además, de proyectos esperados por muchos años que, finalmente, empiezan a sentirse como una realidad.

Es el caso del Metro de Bogotá, un anhelo de los habitantes de la ciudad, y por extensión de toda la región, por mucho tiempo. Durante años fue un desafío, un reto para las diferentes administraciones de la ciudad y del país, que nunca acababa de concretarse.

Hizo falta que varios gobiernos, tanto de la ciudad como del país, lograran darles continuidad a proyectos fundamentales, lo que hizo evidente que la infraestructura de transporte debe ser entendida y gestionada como una política de Estado, que trascienda administraciones, no caiga en polarizaciones y tenga el bienestar de los ciudadanos como único objetivo.

Gracias a esto, el proyecto Primera Línea de Metro de Bogotá (PLMB) - tramo I ya cuenta con el convenio de cofinanciación que garantiza los recursos para su implementación e incorpora aspectos como diseños finales, construcción, material rodante, sistemas férreos y operación; se encuentra adjudicado y en ejecución.

Este proyecto tuvo varios hitos durante la administración de Iván Duque. En 2019, por ejemplo, se expidieron varios documentos que brindan herramientas y mecanismos para la ejecución del proyecto, como el Conpes 3961, que tiene los Lineamientos de política de riesgo contractual del estado para proyectos de sistemas férreos de pasajeros cofinanciados por la Nación. A él se unen la expedición del Decreto 1110, para reglamentar parcialmente el artículo 107 del Plan Nacional de Desarrollo, permitiendo el otorgamiento de la garantía de la Nación a las operaciones de financiamiento externo e interno que realicen las entidades territoriales y sus descentralizadas, en el marco de la cofinanciación de sistemas de transporte público colectivo y masivo que sean desarrollados por medio de contratos de concesión y la adenda No.1 del Conpes 3923.

A nivel de recursos, está establecida una inversión de aproximadamente 24,3 billones de pesos, de los cuales la Nación aporta gradualmente, entre los años 2019 y 2048, 16,5 billones de pesos y el Distrito los 7,9 billones restantes. Durante 2019, 2020 y 2021, el Gobierno nacional cumplió sus compromisos de cofinanciación,

El Metro de Bogotá fue un anhelo de los habitantes de la ciudad, y por extensión de toda la región, por mucho tiempo. Durante años fue un desafío, un reto para las diferentes administraciones de la ciudad y del país, que nunca acababa de concretarse.

con desembolsos de 263.456 millones de pesos, y está definido que continúe así.

Vale la pena recordar que la Primera Línea del Metro tendrá una longitud aproximada de 24 kilómetros y será en su totalidad elevada. Contará con dieciséis estaciones, diez de ellas integradas con troncales de TransMilenio.

Otro hito destacado de este proyecto durante esta administración fue la suscripción del contrato de concesión 163 entre la Empresa Metro de Bogotá y la Sociedad Metro Línea 1 S.A.S, el 27 de noviembre de 2019. En este, la Sociedad se comprometió a construir, suministrar los equipos, operar y mantener durante 27,5 años la megaobra, divididos en 7,5 años de construcción y 20 de operación.

La Empresa Metro de Bogotá firmó el 20 de octubre de 2020 el acta de inicio de este contrato y el 17 de agosto de 2021, iniciaron las obras de adecuación del patio taller. Un mes después, el 17 de septiembre, empezaron los trabajos del intercambiador vial de la calle 72 con avenida Caracas.

Todo esto demuestra que el Metro de Bogotá ya no tiene marcha atrás. Actualmente, el proyecto de transporte más importante de la capital del país avanza según el cronograma aprobado, con el objetivo de mejorar sustancialmente las condiciones de movilidad de la ciudad.

El Metro es también una apuesta por la sostenibilidad, pues utilizará tecnologías de cero y bajas emisiones, y por el mejoramiento de la calidad de vida de los bogotanos, pues supondrá mejoras en tiempos de desplazamiento y ahorros en los gastos de los ciudadanos. Además, les brindará mejor acceso a oportunidades de empleo, servicios urbanos, educación, entre otros.

Todo esto gracias a un proyecto que le dará a Bogotá un transporte público más limpio y eficiente, que mejora la calidad del aire, reduce la congestión y genera mayor progreso económico y social.

Tantos beneficios hacían imposible no pensar en una Segunda Línea con total prontitud. Por eso, en abril de 2021, el Distrito presentó los resultados de los estudios y diseños, a nivel de prefactibilidad, para la expansión del Metro a Suba. Estos documentos describían el proyecto, la tipología de línea, prototipos de estaciones e inserción urbana, el patio taller, la operación, el cronograma, inversiones tanto en Capex como en Opex, y las relaciones costo-beneficio. Según estos estudios, la segunda línea será principalmente subterránea, con una longitud de 15,7 km, y partiría de la calle 72 hacia el occidente hasta la avenida Ciudad de Cali. Ahí se orientaría hacia el noroccidente hasta el corredor de la futura ALO, llegando a la AC 145, conocida como la futura avenida Transversal de Suba, donde estaría ubicado el patio taller.

El Metro es también una apuesta por la sostenibilidad, pues utilizará tecnologías de cero y bajas emisiones, y por el mejoramiento de la calidad de vida de los bogotanos, pues supondrá mejoras en tiempos de desplazamiento y ahorros en los gastos de los ciudadanos.

Los avances del Gobierno Distrital en este proyecto han sido constantes. Por ejemplo, en abril de 2021 firmó un contrato con la Financiera Desarrollo Nacional para adelantar la estructuración integral del proyecto Segunda Línea Metro de Bogotá, incluyendo los componentes legales, de riesgos, técnico y financiero.

Desde el Gobierno nacional, se ha hecho un acompañamiento permanente a las diferentes etapas que ha desarrollado el Distrito, para poder presentar el proyecto a la cofinanciación de la Nación. El objetivo es dejar ese convenio firmado antes del fin del periodo del Presidente Iván Duque, quien siempre ha estado dispuesto a que su Gobierno preste acompañamiento técnico para sacar adelante los proyectos clave para optimizar la movilidad y mejorar la calidad de vida de los bogotanos.

Así como el Metro cambiará la forma en que se mueve Bogotá, hay un proyecto encaminado a transformar la conectividad entre la ciudad y sus municipios vecinos por el occidente: el Regiotram de Occidente. Miles de cundinamarqueses sueñan con este proyecto, que les permitirá ir y volver de Bogotá en un sistema férreo; esto disminuirá tiempos de desplazamiento, mejorará la seguridad vial y cambiará la forma en que se accede a servicios de salud, educación, cultura y oportunidades de trabajo.

Lo que viene será una verdadera revolución, resultado de la suma de los esfuerzos del Gobierno nacional y la Gobernación de Cundinamarca. Regiotram de Occidente está concebido como el primer sistema tipo tren-tram 100% eléctrico del país, que movilizará cerca de 40 millones pasajeros por año. Se convertirá, además, en el primer paso para que Colombia desarrolle sus sistemas férreos de transporte público en la escala urbano-regional.

Regiotram de Occidente tendrá una longitud de 40 km aproximadamente, 25 de ellos en municipios de la Sabana, pasando por Facatativá, Madrid, Mosquera y Funza, y 15 en Bogotá. Además, se integrará con la estación de Primera Línea del Metro.

Entre los hitos destacados de este proyecto en estos cuatro años tenemos la adjudicación de la concesión integral del proyecto al consorcio chino Civil Engineering Construction Corporation (CECC), único proponente que presentó oferta económica al cierre del proceso licitatorio, por un valor de \$3.6 billones, en diciembre de 2019. Luego, en enero de 2020, se firmó el contrato y el 24 de junio de 2020 inició la concesión, que será por 26,5 años. Este contrato de concesión integral incluye los diseños, construcción, suministro de material rodante y operación del proyecto hasta el 2047.

Desde 2021 el Concesionario adelanta la etapa preoperativa - fase previa, ejecutando actividades como recibo del corredor férreo al

Así como el Metro cambiará la forma en que se mueve Bogotá, hay un proyecto encaminado a transformar la conectividad entre la ciudad y sus municipios vecinos por el occidente: el Regiotram de Occidente.



INVÍAS, licenciamiento ambiental, estudios y diseños definitivos, adecuación del taller kilómetro 5, solicitud de la licencia ambiental ante el Anla, entre otras actividades para dar paso a la etapa de construcción en 2022.

Esta obra ayudará a que Bogotá y Cundinamarca mejoren su integración, gracias a un proyecto de transporte público sostenible ambientalmente, que generará más oportunidades de progreso e inversión. Se convertirá en un eje fundamental para desarrollo económico y una herramienta para reducir la desigualdad social en los municipios vecinos a la capital del país.

En ese sentido, otra obra de infraestructura de transporte que busca consolidar la movilidad entre Bogotá y sus municipios vecinos es el proyecto de extensión de Transmilenio a Soacha, en sus Fases 2 y 3. Con esto, se busca solucionar, en parte, los problemas de oferta de la actual fase I, ampliando la capacidad de la troncal para dar mejores condiciones de movilidad. La inversión total en este proyecto es de 994.000 millones de pesos, de los cuales la Nación aporta 697.000 millones, Cundinamarca participa con 183.000 millones y el municipio de Soacha debe poner 114.000 millones de pesos (constantes de 2020).

Esta extensión abarca 4,5 km de vía, donde se construirán cuatro estaciones sencillas, una estación intermedia y el Patio-Portal más grande del Sistema. Con estas intervenciones, la troncal tendrá la capacidad de atender toda la demanda de viajes entre Soacha y Bogotá en el corredor.

El proyecto para la extensión de Transmilenio a Soacha inició el 13 de febrero de 2020 y actualmente se encuentra en etapa de preconstrucción. Se espera que esta extensión de la troncal NQS esté operando en el primer trimestre del 2024.

Obras finalizadas gracias a la cofinanciación del Gobierno Nacional

A nivel de movilidad urbana, no todo estuvo concentrado en el apoyo y desarrollo de proyectos orientados a la sostenibilidad. Otro importante foco de las tareas de la Umus es el acompañamiento a la estructuración, implementación y desarrollo de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (Setp), con los que cuentan diferentes ciudades intermedias del país.

Estos sistemas están concebidos como soluciones eficientes y equitativas para la movilidad de los municipios, y traen beneficios positivos e impactos en la calidad de vida y en el nivel de productividad y competitividad de las ciudades, permitiendo a los usuarios y ciudadanos ejercer su derecho al acceso a una movilidad sostenible.

Estos sistemas están concebidos como soluciones eficientes y equitativas para la movilidad de los municipios, y traen beneficios positivos e impactos en la calidad de vida y en el nivel de productividad y competitividad de las ciudades.

Desde 2018, el Ministerio de Transporte, a través de la Umus, ha participado de obras entregadas y cofinanciadas por la Nación en todo el país, que han permitido mejorar el acceso y movilidad urbana en las regiones donde se implementan Setp.

Desde 2018, el Ministerio de Transporte, a través de la Umus, ha participado de obras entregadas y cofinanciadas por la Nación en todo el país, que han permitido mejorar el acceso y movilidad urbana en las regiones donde se implementan Setp.

En Montería, gracias a la reconstrucción de espacio público de las calles 31, 32, 33 y 34, entre las carreras 1 y 5, se pudo ofrecer a los habitantes y visitantes espacios confortables, así como una movilidad ágil y segura en este importante sector. Esta obra permitió la recuperación de 4.575 metros cuadrados de vías y 2.972 m² de andenes en tramos que hacen parte del Setp de la capital de Córdoba.

También se cumplió con el suministro, instalación y puesta en marcha del sistema de semaforización perteneciente al Setp, una obra finalizada en diciembre de 2019, que ya está beneficiando con sus servicios a toda la ciudad, que cuenta con aproximadamente 460.000 habitantes.

Otra obra destacada de este Sistema fue la puesta en servicio, en junio de 2020, del corredor vial del centro de la ciudad. En este proyecto se invirtieron 3.446 millones de pesos, incluyendo 293 millones para la interventoría, aportados por la Nación.

En Valledupar también se adelanta la implementación del Setp de la ciudad. Aquí vale la pena destacar la adquisición de material rodante nuevo para el sistema, que será de cero o bajas emisiones, y que fue adjudicado en noviembre de 2021. Gracias a este contrato, se avanza en la compra de 130 vehículos tipo buseta de 25 pasajeros a Gas Natural Vehicular, 100% accesible, con plataforma para personas con movilidad reducida, aire acondicionado y rutero frontal.

Por otra parte, luego de una inversión 3.394 millones de pesos, cofinanciada con recursos de la Nación, fue entregada la Diagonal 10, ubicada entre la carrera 45 y la calle sexta, obra fundamental para la implementación del Sistema. Incluyó la construcción de casi un kilómetro de malla vial y más de 13.280 metros cuadrados de espacio público, que benefician a 97.000 habitantes.

Otras obras culminadas y puestas en servicio en la capital vallenata fueron las de construcción y recuperación de la malla vial y espacio público del Centro Histórico. Gracias a este trabajo, esta importante zona, patrimonio de la ciudad, se transformó en un espacio agradable y de encuentro para las familias, a través de una intervención de 4,05 km de malla vial, 31.771 metros cuadrados de espacio público y 570 metros lineales de ciclorruta, permitieron embellecer la capital del Cesar.

En Sincelejo también se finalizaron trabajos importantes dentro del desarrollo de su Setp. Está, por ejemplo, la construcción de vías y andenes en el barrio Florencia, que incluía renovación de redes de

acueducto y alcantarillado y construcción de alcantarillado pluvial. Fue una obra con un costo de 21.115 millones de pesos, y su interventoría costó 1.413 millones. Con este proyecto se construyeron 1,9 km de vías. Otro trabajo que vale la pena destacar es la construcción de los Paraderos con Espacio Público (PEP) Cabrero, Salvador y Sincelejito, con un espacio público de 3.700m² y una inversión de 3.603 millones de pesos, y el PEP Colinas, por valor de 1.950 millones de pesos.

No muy lejos de allí, en Santa Marta fue inaugurada la Terminal de Transferencia Gaira, con una inversión de 10.874 millones de pesos, de los cuales 9.573 fueron recursos de la Nación. Esta obra es la primera de las tres terminales y cuatro patios que tendrá el Setp de Santa Marta. La estructura aloja, a corto plazo, el Centro de Control de la operación del Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta y cuenta con zonas comerciales, wifi gratuito e información al usuario, biciparqueadero, zonas verdes y jardines con sistema de riego autónomo. Por otro lado, se construyeron e instalaron 67 paraderos tipo M10 y 1.073 paraderos tipo colombina, con una inversión de 4.329 con recursos de la Nación, este proyecto beneficia a más de 220.000 usuarios del transporte público en la ciudad.

Pasemos a otras regiones del país. En el marco de la implementación del Setp de Neiva, se construyeron y rehabilitaron las vías de la fase VI, en la que se intervinieron 2,1 km y 8.810 m² de andenes, con una inversión de 10.613 millones, incluida la interventoría. De igual forma, se finalizó la rehabilitación de vías fase VII, con una intervención de 2,5 km y 6.546 m² de andenes, con inversiones por 14.995 millones de pesos, que incluyen la interventoría. Finalmente, se terminó el intercambiador vial de la Universidad Sur Colombiana, unas obras por valor de 29.991 millones, más 2.237 millones de interventoría.

En Popayán se entregó la rehabilitación vial y construcción del espacio público de la calle 5 entre carreras 28 y 38, y de la calle 1N entre la lotería del Cauca y el antiguo restaurante el Aldabón. Estos tramos tuvieron una inversión de 14.080 millones de pesos en obra y 1.413 millones en interventoría.

Otra obra ejecutada durante este periodo de gobierno fue la adecuación de pasos peatonales de Colegio Madre Laura y Universidad Cooperativa, con una inversión de 891 millones de pesos en obra y 147 millones en interventoría.

Finalmente, en Armenia, se entregó el Paradero de Espacio Público Hospital San Juan de Dios, obra financiada en su 100% por el Gobierno nacional y ejecutada por el Ente Gestor Amable Armenia. La inversión fue de 3.492 millones de pesos, y es una obra que beneficia a los usuarios de 20 rutas del Transporte Público Colectivo (TPC) de Armenia, impactando de manera positiva y directa a los habitantes de la comuna 10, que tiene una población aproximada de 54.157 personas.

En Santa Marta fue inaugurada la Terminal de Transferencia Gaira, la primera de las tres terminales y cuatro patios que tendrá el Setp de la capital de Magdalena.



Este proyecto tuvo un área de intervención de 2.394 m² que incluyen gimnasio al aire libre, biblioteca móvil, biciparqueaderos, módulos comerciales, amueblamiento urbano y zona wi-fi, entre otros espacios incluyentes y adecuados para el ascenso y descenso seguro de los pasajeros.

También se entregó el Terminal de Ruta Puerto Espejo, uno de los componentes operacionales del proyecto Setp para el estacionamiento de la flota. Comprende un área de construcción de 3.857 m² de espacio público, con parqueo para 10 Buses y con la posibilidad de ampliación futura hasta 16 Buses, zona de ascenso y descenso de pasajeros y zonas de descanso para conductores. Estas obras fueron financiadas con recursos del gobierno nacional por un monto de \$3.066 millones, que benefician a más de 57.000 habitantes del sector sur de la ciudad. En estos trabajos se generaron más de 350 empleos, entre directos e indirectos.

Las inversiones en la movilidad de las ciudades también se hicieron en los sistemas Integrados de Transporte Masivo. En el Metroplús de Medellín, luego de una inversión de 24.490 millones de pesos, se entregó la construcción del tramo 2A. Fue una obra en la que se intervinieron 26.600 metros cuadrados en Envigado, que incluyó la construcción y renovación de 19.000 m² de vías y 7.600 m² de espacio público. Además, se pusieron a disposición de los ciudadanos dos nuevos parques: La Fecundidad, con un área de 2.584 m², y Andalucía, con un área construida de 1.250 m².

En Cali, se entregó el Patio Taller Aguablanca, con una inversión de 48.316 millones de pesos, de los cuales 13.500 millones fueron con recursos de la Nación. Este patio incluye 0.5 km de corredores troncales, 7.050 m² de espacio público y 1.500 m² de andenes. El patio tiene una capacidad para estacionar 258 buses del MIO, distribuidos entre 56 articulados, 116 padrones y 86 complementarios.

Igualmente, entró en funcionamiento la Terminal intermedia Simón Bolívar, que benefició a cerca de 25.000 usuarios de manera directa y a 224.396 caleños de la zona de influencia. Para su construcción se invirtieron \$74.399 millones de pesos, 36.706 millones aportados por el Gobierno nacional.

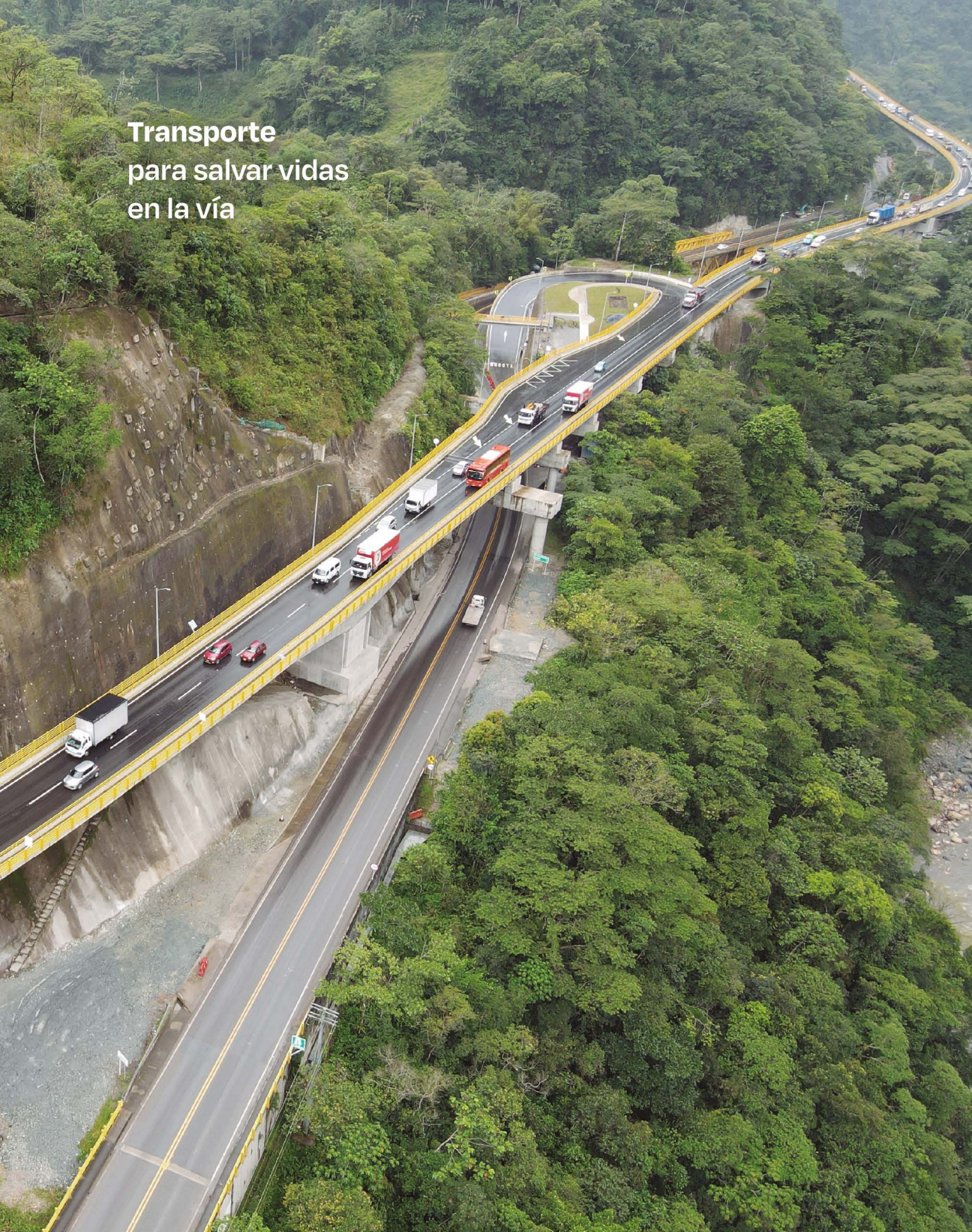
En el Sistema Metrolínea, en Bucaramanga y su área metropolitana, se construyó el Portal de Piedecuesta, con una inversión de \$39.441 millones. Aquí, la inversión de la Nación ascendió a 37.548 millones. Fue un proyecto finalizado el 13 de diciembre de 2019 y que entró en operación de sus plataformas el 20 diciembre de 2019. En este sistema también se construyó el Portal del Norte, con una inversión de \$48.896 millones, de los cuales la Nación aportó 24.270 millones. La obra finalizó el 17 de septiembre de 2020 e inició la operación el 3 de febrero de 2022. Este proyecto generó más de 808 empleos directos.

En Cali entró en funcionamiento la Terminal intermedia Simón Bolívar, que beneficia a cerca de 25.000 usuarios de manera directa y a 224.396 caleños de la zona de influencia.



Transporte para salvar vidas en la vía

Transporte
para salvar vidas
en la vía



La movilidad
es de todos

Mintransporte



Agencia
Nacional de
Seguridad Vial

Bloomberg
Philanthropies