

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACIÓN	ACOGIDA	NO ACOGIDA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
	Agencia Nacional de Infraestructura	En virtud de lo indicado en este artículo, la entidad (ANI) deberá dentro de los (10) días, posteriores a la radicación de la solicitud ante la ANSV, validar un documento presentado por el peticionario, sin tener definido el sistema y verificada la conectividad para los terceros, razón por lo cual consideramos que no es procedente estipular en el acto administrativo el plazo a que se hace referencia, como tampoco una actuación con un tercero sin tener los soportes correspondientes.		X	No se acepta la observación, estos tiempos deben estar claramente definidos para estimar el tiempo requerido para que se de el inicio de la operación, ya que este es un requisito indispensable que solicitará función pública. Se aclara también que se tendrá conocimiento de todas las partes, del ingreso de un nuevo SAST desde el momento en que inicia la solicitud para la autorización de instalación. Actualmente se adelantan los ajustes requeridos en el sistema de información que adoptará la ANSV para el trámite, con el fin de cumplir dicho propósito. Hasta tanto, se han establecido mecanismos alternos de atención (para la transición) que se efectuarán a través del correo electrónico, para lo cual se adelantarán mesas posteriores con las entidades administradoras viales, para dar cumplimiento al trámite, dado que la entidad que tiene a su cargo la vía es la competente para expedir y validar los respectivos permisos de ocupación o uso de la misma.
	Agencia Nacional de Infraestructura	Adicionalmente, se indica que si el solicitante no obtiene la validación no se podrá iniciar la operación de los SAST, es decir que si la entidad no se pronuncia ¿continuará el trámite? Ello en razón a que de acuerdo a la redacción del artículo solo se restringe la operación de las SAST, pero se infiere que el trámite ante la ANSV continúa su curso normal. Sobre este particular, es preciso señalar que la ANI cuenta con un sistema o plataforma web para adelantar los trámites para el otorgamiento de los permisos para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la infraestructura vial carretera concesionada y férrea que se encuentran a cargo de la entidad de acuerdo al procedimiento establecido en la resolución No.716 del 2015. Es por ello que se considera que el documento que debe "validar" la Entidad (ANI) no debe entregarse por el ciudadano porque riñe con lo dispuesto en el Decreto 2106 del 2019 y toda la normatividad relacionada con la interoperabilidad, antitrámites y anticorrupción, por cuanto debe existir la conexión entre las entidades para que puedan descargar e incluir documentos en el trámite correspondiente. Este aspecto, así como todos aquellos que involucren la consecución del trámite deberán estar enmarcado dentro la interoperabilidad y demás criterios consagrados en el Decreto 2106 del 2019, cuya norma tiene por objeto simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la Administración Pública, bajo los principios constitucionales y legales que rigen la función pública, con el propósito de garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes de las personas consagrados en la Constitución mediante trámites, procesos y procedimientos administrativos sencillos, ágiles, coordinados, modernos y digitales.		X	Si se emite una aprobación por parte de la ANSV con relación al cumplimiento de los criterios para la instalación de ayudas tecnológicas en un determinado punto, la autoridad de tránsito podrá continuar con el trámite necesario para dar cumplimiento a todos los criterios de operación, incluyendo el de infraestructura. Hasta tanto el administrador vial (ANI) no suba en el respectivo sistema de información la documentación que, a su juicio, evidencie la viabilidad en el uso de la infraestructura, la autoridad de tránsito no podrá iniciar la operación de los equipos. De llegar a presentarse una operación sin el cumplimiento de dicho requisito, deberá ser investigado por la Superintendencia de Transporte.
	Agencia Nacional de Infraestructura	No es claro. Como se enterará la ANI que se adjuntó en documento en el sistema de información a la fecha.		X	Se tendrá conocimiento de todas las partes del ingreso de una nueva solicitud SAST que le pertenezca al administrador vial desde el momento en que inicia la solicitud para la autorización de instalación y del estado del trámite en tiempo real. Por otra parte, se reitera que actualmente se adelantan los ajustes requeridos en el sistema de información que adoptará la ANSV para el trámite, con el fin de cumplir dicho propósito. Hasta tanto, se han establecido mecanismos alternos de atención (para la transición) se efectuará a través del correo electrónico, para lo cual se adelantarán mesas posteriores con las entidades administradoras viales, para dar cumplimiento al trámite.
	Agencia Nacional de Infraestructura	Por otra parte, es preciso señalar que el acto administrativo contenido del permiso otorgado por la Entidad por si solo no garantiza la ejecución de la obra, por cuanto después de otorgado se deben adelantar otras actuaciones entre ellas (presentación, aprobación de pólizas y posteriormente suscribir acta de inicio y finalización de las obras). Por lo cual se recomienda que el documento que se debe incorporar es el acta de finalización de las obras del permiso otorgado (caso la ANI) ya que con este se garantiza efectivamente la ejecución de las obras, el aseguramiento y demás requisitos determinados en el acto administrativo emitido por la entidad. Adicional porque si no se ejecuta dentro de un plazo determinado el permiso (condiciones) puede la entidad decretar la pérdida de ejecutoriedad.	X		Según lo comentado en observaciones anteriores, para el criterio técnico para la operación de los SAST referente a la viabilidad en el uso de la infraestructura, la documentación deberá ser definida por parte del administrador vial según sus procedimientos administrativos internos. Se hará un ajuste en la redacción, para que este tema sea más preciso. Para cumplir este criterio, e iniciar la instalación del sistema en la vía (equipos y señalización) se requiere la documentación de viabilidad del administrador vial. Hasta tanto el administrador vial (ANI) no adjunte dicha documentación, la autoridad de tránsito no podrá iniciar la operación del SAST.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

	Agencia Nacional de Infraestructura	Adicionalmente la redacción del literal d y parágrafo 2 del mismo artículo señala que debe haberse instalado la señalización y tener fecha de inicio de operación, lo cual no es posible con solo tener por parte de la Entidad (ANI) el permiso, por las razones arriba esbozadas	Parcialmente		El criterio de infraestructura es independiente de los demás criterios de operación, como por ejemplo el de señalización, por lo cual, si se cuenta con uno solo, el equipo no podrá entrar en operación. Adicionalmente se aclara que en la actualidad la Resolución 718 de 2018, establece que con el permiso de uso, ocupación y/o intervención temporal en la vía que otorga el administrador vial, se emite la autorización para la instalación por parte del Ministerio de Transporte, frente al proyecto que nos ocupa, Si la ANI considera que dentro de su procedimiento debe validarse la finalización de las obras y paz y salvo de esa intervención, se dejaría en el sistema de información de la ANSV un espacio para dicha inclusión por parte del administrador vial, ya que es autónomo para definir sus procedimientos de cierre.
	Agencia Nacional de Infraestructura	Frente a la señalización también se indica que la misma siempre será fija, aunque se trate de SAST móviles, lo que conllevaría a la entidad para todos los casos a expedir permiso bajo los parámetros de la resolución 716 del 2015, pues a la fecha y como es de conocimiento de la ANSV los trámites de SAST móviles incluyendo su señalización se adelanta de acuerdo a lo dispuesto en una Circular, por cuanto se consideró que su implementación no genera intervención en la infraestructura vial. Asimismo, a nuestro juicio cuando quiera que se trate de SAST móviles la señalización debería ser móvil porque además no operaría todo el día, ni todos los días y si no está operando, no tendría finalidad la señalización fija, por lo que se considera que la efectividad de la instalación en lo que tiene que ver con las SAST móviles debería probarse con un criterio diferente al indicado en este literal (Numeral 3 artículo 8 de la Resolución 718 de 2018).		X	La ANSV ratifica que la necesidad de efectuar una instalación de señalización fija, ya sea para los equipos fijos o móviles. La señalización móvil es utilizada solamente para obras civiles y eventos especiales. Cabe resaltar que, según el Manual de Señalización Vial, página 25 "Las bermas, pavimentadas o no, se construyen para emergencias vehiculares, por lo que nunca se debe colocar en ellas una señal permanente (se puede permitir solo señales transitorias por obras en la vía o eventos especiales), debiendo evitarse además que cualquier elemento de éstas se encuentre sobre las mismas." Adicional a ello, se considera que la instalación de señalización fija para equipos móviles tiene un efecto disuasorio en los conductores que circulan por el punto autorizado, cuando el equipo no está en funcionamiento, que permite incentivar comportamientos seguros en las vías.
	Agencia Nacional de Infraestructura	En qué casos podría presentarse un cambio en la señalización?, en qué consistiría dicho cambio? Afectaría este cambio de alguna manera el permiso que se otorgó para la instalación de la señalización?		X	Se pueden presentar cambios en la señalización en aquellos casos que las condiciones de operación varíen (por ejemplo, cambios en la velocidad máxima permitida), desplazamiento, adición o retiro de alguna de las señales presentadas en la solicitud de instalación del punto, entre otros. Estas modificaciones pueden cambiar tanto la autorización de la ANSV como el permiso del administrador vial, lo cual requiere una evaluación de cada caso en específico. Al respecto, es necesario que la entidad administradora de la vía, defina la documentación necesaria para dichas modificaciones y su actualización respectiva en el criterio para la operación de viabilidad en el uso de la infraestructura.
	Agencia Nacional de Infraestructura	Que pasa si la fecha es anterior al otorgamiento de la autorización del ANSV?		X	No debería ocurrir esta situación, dado que la autoridad de tránsito no podrá indicar el inicio de la operación en el sistema de información de la ANSV hasta tanto la ANSV emita la autorización para la instalación del SAST y la autoridad de tránsito adjunte la documentación soporte de los criterios técnicos para la operación. Si la autoridad de tránsito pone en funcionamiento los equipos sin la indicación respectiva en el sistema de información, la Superintendencia de Transporte actuará en el marco de su competencia según el artículo 3 de la Ley 1843 de 2017.
	Agencia Nacional de Infraestructura	Se considera que este aspecto podría desarrollarse en un instructivo adjunto. Y aun más que en lo dispuesto en el artículo anterior le impone a las entidades un termino de 10 días para pronunciarse a partir de la radicación en el sistema es decir que puede ser sujeto de varias interpretaciones es decir mientras no se tenag el sistema las diferentes entidades no debn cumplir ese plazo; o se puede asimilar sistema a mecanismo virtual el cual no necesariamente tenga las mismas funciones o facultad para que la entidad se pronuncie. Adicionalmente para el sistema de información es conveniente que se contacten con el ingeniero de sistema de la entidad para avanzar en el tema		X	Al respecto se informa que se establecerá el detalle solicitado en la guía metodológica que reemplazaría la actual Resolución 426 de 2018 de la ANSV. La modificación de dicha guía incluye los mecanismos de atención definitivos del trámite y los mecanismos de atención alternos o temporales mientras se ajusta el sistema de información actual. Se compartirá esta información a la ANI para su conocimiento y discusión en las mesas de trabajo. Adicional a ello, se informa que se trasladó el correo de la ANI a TIC de la ANSV, para establecer los canales de comunicación entre las entidades y el sistema de información para dar cumplimiento al trámite de la forma más eficiente.
	Agencia Nacional de Infraestructura	Esta disposición, no precisa que pasa en aquellos eventos en los que ya se autorizaron las SAST y están en operación, al no contemplarse régimen de transición surge las siguientes inquietudes: - ¿Estos permisos quedaran indefinidos? - ¿Tendrán que ajustarse a las nuevas disposiciones? - ¿Qué pasa con los que ya tiene permiso por parte de la ANI, pero no se han ejecutado? ¿Se deberá solicitar que previo a continuar con las condiciones verifique si el permiso otorgado no riñe con la nueva normatividad? - ¿Se adelantará bajo los parámetros de la disposición actual?		X	Con relación a los dispositivos que ya se encuentran en operación, se informa que el proyecto de resolución no tiene el propósito de regular situaciones ya consolidadas, por lo cual no se requeriría tramitar un nuevo permiso ante la ANSV, ni realizar ajustes para atender las nuevas disposiciones. De otra parte, frente a la temporalidad de las autorizaciones de instalación de ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infraccioens al tránsito, se informa que de acuerdo con lo establecido en el artículo 109 Decreto 2106 de 2019: "Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, tendrá una duración de cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento."
	Agencia Nacional de Infraestructura	Repetido con el parágrafo 4 del artículo 7. Igual que en ese punto debería consdierarse dejarse en un instructivo adjunto.		X	Al respecto se informa que el artículo 12 hace referencia a las autoridades de tránsito por lo cual no habría repetición. Adicionalmente se aclara que el proyecto contempla adoptar una guía que permitirá incluir una regulación sobre los aspectos operativos de la transición, no obstante, se considera necesario mantener esta obligatoriedad en el proyecto en revisión.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

	Agencia Nacional de Infraestructura	Adicionalmente no precisa que efectos conlleva la finalización de la vigencia, por lo cual surgen las siguientes inquietudes: - ¿Debe volver a presentar permiso ante la ANSV para el mismo punto? - ¿Se debe desmontar la infraestructura y señalización? - ¿Qué pasa si durante la vigencia se deba trasladar el punto por necesitar la Entidad (ANI) la zona para ejecución del proyecto vial se debe volver a solicitar el trámite y desmontar el actual? Para el caso de la ANI debe tenerse en cuenta la ejecución del obras del proyecto vial respectivo, por lo cual otorgado un permiso posiblemente no se pueda ejecutar apenas cumpla con el aseguramiento por cuanto el concesionario puede estar ejecutando obras o estar próximo a su realización y solo hasta que termine la intervención podrá realizarse la obra por el peticionario o cuando no ha adquirido la franja de terreno que se requiere para el proyecto vial en la cual se <del>protegiendo</del> <b>instalar los SAST</b>		X	Finalizada la vigencia de la autorización y si se desea continuar utilizando ayudas electrónicas para la detección de presuntas infracciones de tránsito en determinado punto, se deberá efectuar nuevamente el trámite de solicitud ante la ANSV, por lo cual aplicarán las mismas exigencias iniciales (requisitos para la instalación y operación), por lo tanto, en su momento la ANI deberá ratificar la documentacion de viabilidad dada con anterioridad. Adicionalmente, en el artículo 13 modificaciones establece que ante cualquier necesidad de ajuste al alcance de la autorización de instalación de los SAST otorgada, deberá ser solicitado a la Agencia Nacional de Seguridad Vial a través del sistema de información, para ello se deberá habilitar el aplicativo usado para la solicitud inicial y para efecto del trámite, surtirá el tiempo establecido en el Artículo 7 de la presente Resolución. La información relativa a las modificaciones que se presente frente a las condiciones iniciales por las cuales fue autorizado el SAST, se establecerán en la guía metodológica que derogará la Resolución 416 de 2018.
	Agencia Nacional de Infraestructura	Respecto de la Autoridad de Tránsito aún se sigue presentando conflicto positivo de competencia. En especial entre Las Secretarías de Transporte y Movilidad y las direcciones de tránsito y transporte, argumentando lo dispuesto en el Artículo 4 de la Ley 1310 de 2009, artículo 315 de la Constitución Política. Igualmente se presentan casos donde el conflicto de competencias se genera con la policía de carreteras cuando no es claro si se está frente a zonas urbanas o centros poblados.		X	En virtud de lo dispuesto en los artículos 39 y 112 numeral 10 del CPACA, corresponde a la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado resolver los conflictos de competencias que se presenten entre entidades públicas, por lo cual se sugiere informar a las entidades que han presentado esta problemática, que deben acudir a dicha instancia y con ello se daría una solución definitiva al tema.
	Agencia Nacional de Infraestructura	En tratándose de la siniestralidad, algunos concesionarios han manifestado que las instalaciones de las SAST se están solicitando donde no hay siniestralidad o no se requiere por varios factores y no analizan otros puntos que se le recomiendan.		X	Existen, además de la siniestralidad, otros criterios técnicos que también son evaluados por la ANSV (Ver artículo 4 del proyecto de Resolución), los cuales no necesariamente están asociados a cifras de accidentes. Al emitir la autorización por parte de la ANSV, se está aprobando fundamentalmente la necesidad de monitorear de manera especial un punto, dado que en el mismo se evidencia un nivel de riesgo importante en materia de <b>seguridad vial que requiere de un mayor control.</b>
	Agencia Nacional de Infraestructura	Asimismo, es preciso indicar que algunos Concesionarios de proyectos viales suscriben convenios interadministrativos con la policía de carreteras, para entre otras actividades atender lo relacionado con infracciones por parte de los usuarios de las vías. Por lo cual resulta necesario entender, y dar a conocer ¿Cómo se articula con estas disposiciones?, ¿Qué distancia debe existir entre dispositivos? y ¿por qué en menos de un kilómetro pueden coincidir 2 proyectos viales, o con una vía municipal o con un policía de carreteras y una persona podría tener 3 infracciones de tránsito por diferentes entes, pero por la misma violación?		X	Se reitera que, en virtud de lo dispuesto en los artículos 39 y 112 numeral 10 del CPACA, corresponde a la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado resolver los conflictos de competencias que se presenten entre entidades públicas, por lo cual se sugiere informar a las entidades que han presentado esta problemática que acudan a dicha instancia y con ello se daría una solución definitiva al tema. Ahora, con referencia a la distancia de los equipos, de conformidad con las consideraciones del Decreto Ley 2106 de 2019, en la cual la instalación de los SAST está sustentada en criterios técnicos de seguridad vial, no existe una restricción de distancia, por lo tanto, si se podría dar el caso de que una persona pueda tener varios comparendos en una distancia determinada de la misma infracción, puesto que uno de los objetivos de los SAST es reducir las conductas temerarias de los usuarios viales.
	Agencia Nacional de Infraestructura	Sobre el programa de georreferenciación es preciso anotar que la ANI cuenta con la plataforma tecnológica ANISCOPIO a través de la cual se realiza el seguimiento a los proyectos de infraestructura de transporte a nuestro cargo y se brinda información para la toma de decisiones gerenciales y de interés general a la ciudadanía., por lo cual es conveniente que el área de tecnología de la entidad sea contactada por la ANSV para analizar la mejor manera de adelantar las actuaciones entre las entidades para lo cual se indica los datos del gerente del área de tecnología el ingeniero Andrés Francisco Boada cuyo correo electrónico es aboada@ani.gov.co.		X	Se considera valioso aprovechar las capacidades existentes en ambas entidades, por lo cual se avanzará en el sentido solicitado. En cuanto al sistema de georreferenciación las entidades del sector deben estar alineadas a lo establecido por el IGAC.
	Agencia Nacional de Infraestructura	Sobre esta disposición se genera la siguiente inquietud ¿Al darse la posibilidad de utilización de señales dúplex combinadas con señalización reglamentaria, como se daría manejo con la obligación en el caso de los contratos de concesión donde deben colocar, reemplazar y mantener las señales reglamentarias respectivas? Por último, en el borrador del acto administrativo que se anexa a la presente se incluyen otros aspectos y consideraciones para que sean tenidos en cuenta.		X	Al respecto, se señala que la responsabilidad de instalación, mantenimiento y operación de la señalización reglamentaria, preventiva e informativa en los corredores nacionales concesionados están definidas en los contratos de concesión (contrato y apéndices) y en el permiso que se le otorgue a la autoridad de tránsito. El proyecto de resolución para la instalación y operación de los SAST no contempla este alcance, ya que esto hace parte de los procedimientos internos del administrador vial.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

	Agencia Nacional de Infraestructura	<p>Corte Constitucional. Recientemente fue publicado por la Corte Constitucional el fallo (control jurisdiccional) emitido dentro del EXPEDIENTE D-12329 - SENTENCIA C-038/20 (febrero 6) M.P. Alejandro Linares Cantillo, del cual es conveniente resaltar los siguientes aspectos:</p> <p>☐No se puede imponer una multa a una persona que no ha cometido personalmente una infracción, y que las 'fotomultas' por infracciones de tránsito solo las debe pagar la persona que la cometió y no el dueño del carro por lo cual se declaró inexecutable el parágrafo del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017 que declaraba al propietario del vehículo como solidariamente responsable, y de paso dejó en manos del Congreso la responsabilidad de regular nuevamente la operación de las cámaras. La Corte Constitucional recordó que la solidaridad sigue vigente en lo que respecta a vehículos vinculados a empresas de transporte, como lo prevé el artículo 93-1 del Código Nacional de Tránsito, declarado exequible en la sentencia C-089 de 2011, según el cual señala que "serán solidariamente responsables por el pago de multas por infracciones de tránsito el propietario y la empresa a la cual esté vinculado el vehículo automotor, en aquellas infracciones imputables a los propietarios o a las empresas", norma que sí exige imputabilidad personal de la infracción, como condición para activar la solidaridad.</p> <p>☐La Corte calificó de ambigua y hasta mal redactada la norma que dejó sin efecto al indicar "La norma demandada adolece de ambigüedades en su redacción y, por consiguiente, genera incertidumbre en cuanto al respeto de garantías constitucionales es ineludibles en el ejercicio del poder punitivo del Estado", (subrayado y negrilla fuera de texto)</p> <p>☐Se vulnera garantías constitucionales al hacer directamente responsable al propietario del vehículo, por el solo hecho de ser el titular del mismo.</p> <p>☐El Congreso es el que debe diseñar la política punitiva del Estado. Lo cual tiene impacto frente a los costos de la implementación de tecnología capaz de identificar y sancionar conductas de riesgo de tránsito.</p>		X	La sentencia C-038 de 2020 establece que las ayudas tecnológicas pueden seguir en funcionamiento. Adicionalmente, la inexecutable establecida por la Corte hace referencia a la responsabilidad solidaria del propietario del vehículo y su conductor, temas que atañen al proceso contravencional y no a la instalación de SAST, por lo cual el fallo no tiene injerencia en el trámite de autorización de instalación de los equipos.
	Agencia Nacional de Infraestructura	Eliminar la palabra que del párrafo "Que en el trámite que adelantado para la instalación y operación de los sistemas..."	X		Se atenderá la recomendación solicitada y se hará un ajuste en la redacción actual.
	Agencia Nacional de Infraestructura	complementar en el párrafo: "Que en virtud de lo señalado en el numeral 2 del artículo 1 de la Ley 962 de 2005, modificado por el artículo 39 del Decreto Ley 019 de 2012, se sometió a consideración del Departamento Administrativo de la Función Pública, el presente acto administrativo adjuntando la manifestación de impacto regulatorio, quien mediante oficio rindió el siguiente XXXXX "		X	Se trata de un trámite que debe efectuarse en forma posterior a la publicación del proyecto de resolución, por lo cual, solo cuando se surta, podrá ser complementado.
	Agencia Nacional de Infraestructura	en este artículo hace referencia a pretender instalar y en otros artículos se hace referencia a que se debe contar con la instalación de la señalización (es decir ejecutada la obra por parte de la entidad (ANI))		X	Con respecto a la observación, se hace necesario aclarar que existen dos momentos: El primero, corresponde al trámite de instalación que adelanta la autoridad de tránsito ante la ANSV para su autorización, allí deberá contener el proyecto SAST que incluya su futura ubicación y el diseño de la señalización. El segundo, corresponde al inicio de operación, en el cual la autoridad de tránsito una vez autorizado el punto de instalación por la ANSV, deberá adelantar y dar cumplimiento a los criterios de operación (compra de los equipos, permisos de uso, calibración e instalación de la señalización y los equipos). Por lo anterior, siendo situaciones distintas, deben tener redacciones diferentes.
	Agencia Nacional de Infraestructura	Se recomienda que también se incluya los separadores , túneles, puentes vehiculares, bermas, escuelas, pasos peatonales.		X	Al respecto se aclara que, según lo establecido en el parágrafo 2 del artículo 1 de la Ley 1228 de 2008 modificado por el artículo 55 de la Ley 1682 de 2013, indica: "ancho de la franja o retiro que en el artículo 2o de la Ley 1228 de 2008 se determina para cada una de las anteriores categorías de vías, constituye zonas de reserva o de exclusión para carreteras, y por lo tanto se prohíbe realizar cualquier tipo de construcción o mejora en las mencionadas zonas, salvo aquellas que se encuentren concebidas integralmente en el proyecto de infraestructura de transporte como despliegue de redes de servicios públicos, tecnologías de la información y de las comunicaciones o de la industria del petróleo, o que no exista expansión de infraestructura de transporte prevista en el correspondiente plan de desarrollo." Las disposiciones referentes a la ubicación de dispositivos o ayudas tecnológicas deben cumplir con lo establecido con la normatividad vigente, por lo cual no se considera necesario incluir información adicional.
	Agencia Nacional de Infraestructura	La información requerida está en el anexo 1, por lo cual se considera que si se utiliza el termino incluyendo, hace referencia a adicional. Por lo cual si toda la información es la del anexo 1 se deberá cambiar la redacción y dejar ( cargue de la información requerida determinada en el anexo 1 de la presente resolución)	X		Se ajusta y se puntualiza
	Agencia Nacional de Infraestructura	Considero que los 45 días deberían contar desde el día siguiente a la radicación porque se puede perder un día si se radica finalizando el día .	X		Se efectuará la precisión solicitada.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

	Agencia Nacional de Infraestructura	No aplica el desistimiento tácito del CPACA (Artículo 17)?  Considero que se debe indicar que el término para resolver por parte de la Entidad (45 días Hábiles)se comen-zara a contar nuevamente una vez se subsanen las observaciones por parte de la Autoridad de tránsito, de lo contrario se podría entender que en ese reinicio se descuenta el tiempo que la Entidad se tomó para generar las observaciones.		X	Los tiempos propuestos se establecieron después de un análisis cuidadoso de la experiencia que se tiene en la actualidad y las experiencias aprendidas, buscando facilitar y agilizar el trámite para los organismos de tránsito. El efecto previsto en el proyecto, para los casos en que no se subsana en debida forma es el rechazo.
	Agencia Nacional de Infraestructura	Qué pasa si la Autoridad de tránsito no vuelve a presentar la documentación después de ser rechazada y ya esta ubicada la infraestructura en la vía? Partiendo de la redacción de las disposiciones anteriores ya esta instalada (Incluye la señalización) por lo tanto para el usuario es claro que hay cámaras de fotodetección pero no están funcionando . se sugiere que la señalización solo pueda ser descubierta cuando ya la ANSV les haya otorgado la autorización.		X	El trámite asegura que primero se debe obtener autorización de la ANSV frente a la ubicación geográfica del equipo, y una vez autorizado deberá acreditarse el cumplimiento de varios requisitos de operación, incluido el permiso de la entidad administradora de la vía. Se reitera al respecto que existen dos momentos: El primero, corresponde al trámite de instalación que adelanta la autoridad de tránsito ante la ANSV para su autorización, allí deberá contener el proyecto SAST que incluya su futura ubicación y el diseño de la señalización. El segundo, corresponde al inicio de operación, en el cual la autoridad de tránsito una vez autorizado el punto de instalación por la ANSV, deberá adelantar y dar cumplimiento a los criterios de operación (compra de los equipos, permisos de uso, calibración e instalación de la señalización y los equipos).
	Agencia Nacional de Infraestructura	Considero que la autorización o negación debe ser notificada en los términos del CPACA para garantizar el derecho de defensa y contradicción y comunicada a las entidades involucradas (ANI, INVIAS)		X	El trámite de autorización de ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones de tránsito es un tema de interés general, iniciado por una entidad pública, el cual se orienta a fortalecer el control de las autoridades al cumplimiento de las normas de tránsito y no se considera como una petición de interés particular. Adicionalmente, la información de autorización de los SAST hará parte de la información que se publicará en la página Web de la ANSV para conocimiento y consulta pública de todos los interesados.
	Agencia Nacional de Infraestructura	Debería informarse a la entidad donde se instalará el sistema. Es conveniente que se precise cuando o por que razones se negaría la instalación de los SAST para que de ser el caso se ordene la demolición de la obra ejecuta-da .		X	Con respecto a la demolición de las obras, se reitera la aclaración de los momentos del trámite (autorización de instalación e inicio de operación). La viabilidad de uso de la infraestructura no es un requisito para la autorización que emite la ANSV, pero si es un requisito para operar el SAST. Por lo anterior el rechazo y las razones que lo motivan se encuentran consagradas en el artículo 6.
	Agencia Nacional de Infraestructura	Donde se puede consultar ruta, enlace etc		X	En este momento se está realizando la transición del sistema de información de la Ministerio de Transporte a la ANSV, por lo cual no se tiene el enlace oficial en la página de la Agencia. Por el momento los puntos autorizados se pueden consultar en la página del Ministerio de Transporte a través del enlace: <a href="http://vut.mintransporte.gov.co">vut.mintransporte.gov.co</a>
	Agencia Nacional de Infraestructura	Cuando se daría un alcance a la solicitud? En que etapa ¿ antes de otorgado ¿ después?  Considero que se precise que no se podrá prorrogar		X	Este tipo de situaciones se contemplará en aquellos casos en que se soliciten modificaciones y/o actualizaciones de las condiciones de los puntos de instalación autorizados, por lo cual sería en la etapa posterior a dicha autorización por parte de la ANSV. Con relación a la solicitud de especificar que el plazo no se podrá prorrogar, dicha claridad ya se encuentra incorporada en el parágrafo del artículo 13.
	Agencia Nacional de Infraestructura	en relación con la georeferenciación si la ANi solicita que se traslade porque requiere ejeutar obra que afecte la ubicación actual del equipo que deberá realizar el peticionario o como se enterara la ANSV para que lo ajuste en la georeferenciación		X	Este sería un caso de los referidos en el artículo 13, por lo cual deberá adelantarse el trámite allí contemplado. Esto debería definirse por la entidad administradora de la infraestructura vial estableciendo en el acto administrativo del permiso que en caso de que se requiera trasladar el equipo para ejecución de obras de ampliación debe ser responsabilidad de la autoridad de tránsito ejecutar dichos trabajos bajo su propio costo e informar a la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
	Instituto Nacional de Vías	1. En el artículo 3. Definiciones en el inciso de dispositivo de instalación tija se hace alusión a la instalación de dispositivos en puentes, sin embargo, en el inciso		X	Consideramos que este tipo de sistemas hacen parte de la vía, ya que son dispositivos para el control de los usuarios. Además, estos equipos pueden contar con sistemas de comunicación satelital o redes inalámbricas y
	Instituto Nacional de Vías	2. Si bien la resolución contiene anexos técnicos de requisitos de la solicitud de autorización, así como, requerimientos mínimos de la señalización para diseño, instalación y operación de los SAST; en el proyecto de resolución en su Artículo 5. Ubicación de los dispositivos, no se establecen mayores criterios técnicos de ubicación de los dispositivos, las estructuras de instalación, distancias de ubicación mínima con respecto al eje de la vía, las posibles estructuras de uso, materiales permitidos (por lo general se utilizan postes de concreto que se convierten en objetos contundentes en términos de seguridad vial), el galbo mínimo de ubicación, colores para su identificación, excepciones en términos de pasos urbanos, entre otros aspectos técnicos. De otra parte, debe indicarse claramente que sólo podrán ubicarse dentro de la zona de carretera de la que trata el artículo 2 de la ley 1228 de 2008.		X	La autorización que emite la ANSV, es con relación al cumplimiento de los criterios de seguridad vial que existen en el punto de instalación, por lo cual efectuar exigencias sobre las clases de equipos autorizados, las estructuras usadas para su instalación, tipos de materiales permitidos o similares, desborda la competencia otorgada por la Ley para emitir la regulación que nos ocupa.  Al respecto se aclara que, según lo establecido en el parágrafo 2 del artículo 1 de la Ley 1228 de 2008 modificado por el artículo 55 de la Ley 1682 de 2013, indica: "ancho de la franja o retiro que en el artículo 2o de la Ley 1228 de 2008 se determina para cada una de las anteriores categorías de vías, constituye zonas de reserva o de exclusión para carreteras, y por lo tanto se prohíbe realizar cualquier tipo de construcción o mejora en las mencionadas zonas, salvo aquellas que se encuentren concebidas integralmente en el proyecto de infraestructura de transporte como despliegue de redes de servicios públicos, tecnologías de la información y de las comunicaciones o de la industria del petróleo, o que no exista expansión de infraestructura de transporte prevista en el correspondiente plan de desarrollo." Las disposiciones referentes a la ubicación de dispositivos o ayudas tecnológicas deben cumplir con lo establecido con la normatividad vigente, por lo cual no se considera necesario incluir información adicional.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

	Instituto Nacional de Vías	En el artículo 7. Criterios Técnicos para la operación de los SAST, en cuanto a la competencia del Instituto se siguen manteniendo las mismas condiciones, es decir permiso previo para el uso, ocupación temporal e intervención de la vía con la infraestructura soporte de las SAST. No obstante, lo anterior, se evidencia que la resolución se encuentra bastante simplificada sin hacer alusión a las normas y tipo de permiso requerido, toda vez, que en la Resolución No. 718 de 2018, sí, se hace una discriminación entre ANI e INVIAS y se cita una normatividad aplicable. Por lo anterior, se sugiere que en la resolución exista un artículo o apartado intermedio entre los criterios de instalación – capítulo II y los criterios de operación – capítulo III, en donde se indique el tipo de permiso y la normatividad aplicable; así mismo, se establezca claramente que una vez autorizada la instalación de las SAST y previo a la operación de los mismos, la autoridad de tránsito deberá solicitar a la entidad administradora del corredor vial, el permiso para el uso, ocupación temporal e intervención de la vía con la infraestructura soporte de las SAST y para la instalación de la señalización asociada a estos dispositivos.		X	Dado que cada entidad es autónoma frente a los permisos o requisitos que maneja para el uso de la infraestructura que administra, se considera que no es oportuno incluir el detalle de la normatividad aplicable para cada uno de ellos.
	Instituto Nacional de Vías	En el artículo 7. Criterios Técnicos para la operación de los SAST, en el numeral a. Viabilidad en el uso de infraestructura, no es claro el procedimiento para la validación del permiso a que se hace referencia; lo anterior es importante que se socialice con anterioridad ante el INVIAS, con el fin de garantizar la interoperabilidad entre las dos entidades.	Parcialmente		Dado que cada entidad es autónoma frente a los permisos o requisitos que maneja para el uso de la infraestructura que administra, se considera que no es oportuno incluir el detalle de la normatividad aplicable para cada uno de ellos. Se hará un ajuste a la redacción, con el fin de facilitar que sean las entidades administradoras de la vía, las encargadas de incorporar el documento que acredite (caso general) o validen el documento suministrado por el solicitante (Caso INVIAS) para el cumplimiento de este requisito en el sistema de información de la ANSV, de acuerdo con sus propios procedimientos.
	Instituto Nacional de Vías	En el artículo 13. Modificaciones, se sugiere establecer tiempos de atención y respuesta; de conformidad con los criterios definidos en el artículo 6 de la resolución.	X		Se incluirá que los tiempos son los establecidos para el trámite efectuado por primera vez.
	Instituto Nacional de Vías	En el aspecto de justificación se indica "instalar y/u operar el SAST", al respecto, se entiende que el objeto de la resolución es establecer los criterios técnicos para la instalación y operación de las SAST. Por lo anterior, es competencia de la Agencia, establecer si dentro del contenido de la presente resolución exista una mención o excepción en cuanto a la infraestructura de las SAST que ya se encuentran instaladas en los corredores viales. En cuanto a la localización, se precisa que la referencia solicitada en donde se ubicará las SAST, únicamente aplica para las vías nacionales; para los demás tipos de vías, la forma de referenciación es potestad de cada Gobernación y/o Municipio quien tenga a cargo la vía. Por lo anterior, se recomienda revisar este punto conforme a lo aquí expuesto.	Parcialmente		Con respecto a la mención o excepción de la infraestructura de las SAST que ya se encuentran instaladas, se precisa que debe dar cumplimiento a los requisitos establecidos en la presente reglamentación por parte de las Autoridades de Tránsito incluyendo tanto el documento de justificación como la documentación que soporta la viabilidad en el uso de la infraestructura, los cuales deben estar vigentes. En cuanto a la localización donde se ubicarán los SAST se ajustará la redacción en la nueva reglamentación con el fin de aclarar la aplicación a cada caso
Ericsson Germán Bonilla		Solicitar sea incluido dentro de las excepciones de ubicabilidad de los SAST, que trata el Artículo 5. Ubicación de los dispositivos...  "Artículo 5. Ubicación de los dispositivos. Los SAST solo podrán ubicarse en sitios que hagan parte de la infraestructura vial de conformidad con lo dispuesto en la Ley 1228 de 2008, de modo que no procederá su instalación en colinas, viviendas u otros equipamientos aledaños, ni podrán operarse en vehículos en movimiento durante la detección de la presunta infracción, con excepción de la detección aérea"  Los sistemas móviles únicamente para la detección de la infracción "Estacionar un vehículo en sitios prohibidos C-02" esto en consideración a que los vehículos estacionados en sitios prohibidos son grandes generadores de accidentes y obstaculizadores de la movilidad siendo esto un gran dolor de cabeza para los organismos de tránsito al no contar con una herramienta eficiente, se ven obligados a contratar una serie de grúas, disponer de reguladores y mayor capacidad en los patios. Al continuar con el Artículo 5 en las condiciones actuales hace imposible fiscalizar el código C-02 con SAST en los corredores o vías principales (que por lo general tienen varios kilómetros) y zonas de prohibido parquear como hospitales y centros de gran congestión."		X	Autorizar a las autoridades de tránsito para instalar en un lugar distinto a la infraestructura vial, ayudas tecnológicas para la detección de infracciones de tránsito, no solo podría desbordar la competencia de dichas entidades, sino que también podría resultar inconveniente para alcanzar los propósitos de la seguridad vial. La existencia de este tipo de equipos, se justifica en la necesidad de prevenir comportamientos inseguros en las vías, por ello es necesario que la ciudadanía identifique claramente su ubicación y así se generen prácticas de autoregulación. Si los equipos son instalados en lugares poco visibles, fuera de la infraestructura vial, se podría generar un menor efecto persuasivo frente al cumplimiento de las normas de tránsito.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Walter Galvez		<p>Observaciones y comentarios proyecto de resolución SASI 2020 en cuanto a actividades de seguridad vial que no deben quedar explícitamente prohibidas o con trámites excesivos.</p> <p>Consideraciones:</p> <p>El proyecto de resolución como está planteado regula pone trámites y limita acciones de seguridad vial que terminarán desincentivando la realización de acciones de seguridad vial por parte de muchas entidades, lo que impacta en aumento de índices de siniestralidad vial.</p> <p>Los entes territoriales, las autoridades locales, departamentales y policía nacional no van a querer cumplir un riguroso procedimiento esperar 45 días cada que necesiten implementar, campañas, estudios, estadísticas operativos en vía pública orientados a seguridad vial los cuales a se hacen con tecnología, cada que tengan que hacer una campaña o estudio en un sitio diferente sea para los PLSV o para las acciones en seguridad vial que le exige la ley 1503 de 2011, la ley 769 de 2002, el PNSV y la Constitución.</p> <p>Se utilizan equipos electronicos automaticos, semi automaticos y manuales por parte de entes territoriales - autoridades de tránsito para estudios de riesgos de seguridad vial. campañas, recolección de datos de riesgos y estadísticas en tramos de vías e intersecciones, operativos de control de riesgos de seguridad vial en vía por parte de autoridades. Los cuales la resolución proyectada afecta limita su ejecución pues no existe párrafo que excluya estos fines en cuanto a lo que pide el art 6 del proyecto de resolución.</p> <p>Ya que algunas de las presuntas infracciones son tambien en terminos practicos riesgos de seguridad vial que deben ser penalizados (actores que se cruzan por</p>	Parcialmente		<p>El artículo 2 del proyecto de resolución tiene el siguiente ámbito de aplicación: "La presente Resolución es aplicable a todas las autoridades de tránsito en el país, que directamente, o a través de terceros, instalen y operen sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito." De la redacción citada se observa que el proyecto no es aplicable para usos diferentes a los relacionados con la detección de infracciones de tránsito. No obstante, se listarán casos que como éste, no están cobijados por la norma. Para mayor claridad se incluirá un párrafo en el siguiente sentido:</p> <p>Parágrafo. El uso de equipos para las labores de control en vía, no son considerados como de detección electrónica. Así mismo, cuando se utilicen equipos exclusivamente para fines disuasivos, pedagógicos y de análisis de tráfico, no se requerirá autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p>
Hugo Ospina	ASOPROCTAX	<p>Le solicito de manera respetuosa se de cumplimiento al fallo de la corte constitucional sentencia C-038/20 la cual declara inexecutable el parágrafo 1 del artículo 8 de la ley 1843/17 se debe identificar al infractor ... Para mayor claridad frente a esta publicación , es importante que dentro del articulado que un parágrafo o un ARTÍCULO :</p> <p>Con esta resolución no es una autorización para que los ORGANISMOS de tránsito impongan foto multas , violando el fallo de la corte constitucional .. se debe identificar al infractor .. toda vez que estaría violando el artículo 243 de la Constitución Política Nacional .. importante sacar un comunicado aclarando que esta resolución NO autoriza la IMPOSICIÓN de foto multas</p>		X	<p>El proyecto de Resolución publicado obedece al cumplimiento del artículo 109 del Decreto Ley 2106 de 2019, el cual establece que la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Ministerio de Transporte adoptarán la respectiva reglamentación sobre los criterios que verificará la Agencia Nacional de Seguridad Vial a la hora de autorizar la instalación de ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones de tránsito, es decir, se trata de la reglamentación de un trámite y no pretende definir los aspectos asociados a las sanciones, toda vez que éstos tienen reserva legal, tal como lo señala la Corte Constitucional.</p> <p>En ese orden de ideas, el proyecto busca dar claridad sobre los aspectos que deberán tenerse en cuenta para instalar este tipo de equipos en el país, que tal como lo señaló la Corte en la sentencia C-038 de 2020, "pueden seguir funcionando". Por lo anterior, temas relacionados con el proceso posterior a la toma de la evidencia, es decir, la obligación que se genera por la infracción detectada, la solidaridad entre el propietario y el conductor de un vehículo, las formas de identificación del sujeto pasivo, debe ser legislada por el Congreso de la República.</p>
Fredy Perdomo		Esas cámaras son un irrespeto para la ciudadanía como es posible que la velocidad a 50 y ni siquiera los autos traen el número en el tablero por qué van de 20en 20		X	El proyecto de resolución tiene un objeto distinto a establecer medidas asociadas a los límites de velocidad, por lo cual no es posible incorporar alguna precisión frente al tema.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Carlos Escudero		<p>Conforme lo conversado los temas relevantes son la eliminación del parágrafo del artículo 5 de la resolución 718 que hace referencia al control en vía, lo cual implicaría tener que sacar permisos para aquellos procedimientos en los que está haciendo en sitio la validación de la presunta comisión de la infracción y la elaboración del comparendo, el cual es posteriormente enviado al propietario.</p> <p>Sobre este particular, la eliminación de esta definición contenida en la resolución 718 implica un retroceso para las autoridades de tránsito, ya que implicaría tener que hacer la solicitud de un permiso especial cuando es la misma autoridad en el sitio quien está validando la comisión de la infracción en el sitio.</p> <p>Estamos hablando puntualmente del caso de mal parqueo, en donde el vehículo se encuentra en situación de abandono y como tal el procedimiento de notificación del comparendo debe hacerse por medio de correo electrónico, sin que esto implique que se está haciendo un comparendo electrónico, ya que aunque se hace uso de ayudas tecnológicas, la verificación y posterior validación de la infracción la hace la autoridad de tránsito en el mismo sitio, solo que el proceso de notificación se hace con posterioridad ante la ausencia del propietario del vehículo.</p> <p>No sobra reiterar que este tipo de infracciones son las que por su naturaleza le pueden ser imputables al propietario, en el sentido que el mismo Código Nacional de Tránsito en su artículo 127 al hacer mención a esta infracción utiliza la disyuntiva "o" y menciona al conductor o propietario, lo cual claramente implica una solidaridad entre ambos por esta infracción.</p> <p>Así las cosas, se considera lesivo para los intereses de las autoridades eliminar el control en vía.</p>	Parcialmente		<p>Con relación a la primera observación, relacionada con la necesidad de mantener excepcionado el control en vía, se acepta la solicitud y se hará el ajuste respectivo.</p> <p>Frente a las demás inquietudes, se considera que regular los temas propuestos desbordaría el ámbito de aplicación de la norma, así como la facultad reglamentaria establecida en el artículo 109 Decreto 2106 de 2019.</p>
Omar González	Bloomberg Initiative for Global Road Safety in Colombia	<p>•En el proyecto de modificación se suprime el parágrafo del artículo 5° y por tanto no se hace claridad en que el uso de equipos para las labores de control en vía, no son considerados como de detección electrónica y por tanto no requieren señalización.</p> <p>•El control en vía apoyado en dispositivos manuales se define como Procedimiento realizado de manera directa por un agente de tránsito presente y visible en el sitio del evento, apoyado por dispositivo (s) electrónico (s) que opera manualmente para registrar la evidencia de la presunta infracción de tránsito y para la elaboración en el sitio, de la orden de comparendo, de conformidad con lo dispuesto en el primer inciso del artículo 135 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010</p> <p>•La definición desconoce que existen centros de control en los que policías de tránsito captan la evidencia de presuntas contravenciones mediante cámaras por la imposibilidad de hacer un control en vía como es el caso de invasiones del carril exclusivo de Transmilenio o de carriles preferenciales; también deja de lado circunstancias en las que no se puede hacer notificación de la infracción en vía como es el caso de vehículos abandonados y por último y no menos importante, cuando se controlan carreras clandestinas conocidas como piques ilegales, (que continuamente cambian de ubicación), los policías se enfrentan a conductores con vehículos modificados para alcanzar grandes velocidades que en algunas ocasiones han atropellado a los uniformados para evitar el control y por tanto es imposible notificar un comparendo en el sitio en que se evidencie la infracción. Desde la óptica del control, la resolución debería permitir que las evidencias que sean capturadas por los agentes o policías de tránsito, directamente en el sitio o remotamente en centros de control, puedan ser empleadas por la respectiva autoridad de tránsito para surtir el proceso administrativo correspondiente, lo que no solamente redundará en una mayor capacidad para aumentar la disuasión general y específica de posibles contraventores, sino que permitirá una</p>	Parcialmente		<p>Con relación a la observación referente al control en vía, se acepta la solicitud y se hará el ajuste respectivo para añadir la definición y precisar que se trata de una actividad exceptuada.</p> <p>En cuanto a la observación sobre la necesidad de exceptuar también a los centros de control de la Policía, se considera que de acuerdo con la observación presentada, estos dispositivos serían considerados dentro de la Resolución como equipos automáticos o semiautomáticos, y por lo tanto requiere de una solicitud de autorización del punto en los términos de la Resolución, pues no habría justificación para darle un tratamiento diferente al contemplado en la Ley 1843 de 2017. Esto se efectuará, en los casos que la Dirección de Tránsito y Transporte sea la autoridad de tránsito competente, en la respectiva jurisdicción.</p> <p>Finalmente se considera importante precisar que en aquellos casos en que el infractor evada a la autoridad competente, existen otros medios de actuación disponibles en el ordenamiento jurídico.</p>
Jhon Ricaurte		<p>Revisando las actualmente instaladas encuentro varias irregularidades que pareciera que se pretende desocupar la ciudad de conductores partiendo del hecho de que conductor que tenga dos multas en menos de seis meses su licencia será suspendida por un periodo de tiempo.</p>		X	<p>Respecto a la suspensión de licencias, las disposiciones se encuentran reglamentadas bajo el Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002) y se sale del alcance de la Resolución.</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Jhon Ricaurte		<p>•las vías de Bogotá están totalmente invadidas de señales de tránsito, muchas de ellas con información inaplicable, desactualizada o confusa, de conocimiento se que cada cámara debe tener una señal informativa 500 metros antes de detectar un automóvil, no es lógico que con la contaminación visual de señales de tránsito que hay, la que le corresponde a cada cámara tenga el mismo diseño de un aviso como cualquier otro que existe en la vía y que nadie lo lee, este tipo de diseño aplicado a la cámara carece de reconocimiento visual se limita únicamente a cumplir con una ley, pero no se diferencia de las pre existentes. Si se pretende educar al conductor lo lógico es que la señal se diferencie en color, forma y altura visual. El sistema actualmente instalado permite muchas suspicacias por los conductores, donde muchos argumentan que la señal no la distinguieron o no la vieron y fueron sancionados</p> <p>•las señales deben tener una altura mayor por que en muchas localizaciones son tapadas por camiones o buses de transporte o por la amplitud de los carriles y si el conductor va a una mayor velocidad es posible que no la observe y no tuvo tiempo de ajustar su velocidad antes de ser detectado</p> <p>•De igual manera sucede con las cámaras recientemente instaladas en forma de tubo con sensores, si yo voy conduciendo y un bus me oculta la señal informativa lo mínimo que podría ver en mi trayecto en la cámara mas adelante, pero esto es imposible debido a que fueron pintadas en color negro y se hace imposible distinguirlas del paisaje urbanístico. Por lo cual estas cámaras deberían tener un color distintivo en el 100% de su estructura y para la noche deben tener bandas reflectivas</p>		X	<p>Con referencia a la ubicación de las señales, se informa que la Ley 1843 de 2017, establece en su artículo 10, que para vías nacionales en donde operen ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones de tránsito que detecten velocidad la señal deberá ubicarse a 500 metros de antelación del equipo, y en otros casos se deberán adicionar señales visibles en la vía. Por otro lado, se informa que las especificaciones técnicas (forma, color, tamaño, ubicación, retrorreflectividad) de la señalización están regladas en el Manual de Señalización Vial (Resolución 1885 de 2015) y obedecen a parámetros técnicos para la visibilidad de los usuarios viales, este proyecto de Resolución no exige el cumplimiento de la normatividad vigente aplicable. Con respecto al tamaño y el número de señales informativas SI-27 de detección electrónica, el proyecto de resolución en el Anexo número 2 establece parámetros específicos de altura de letra y tipo de estructura para la señal (elevada o a nivel) tanto en las vías urbanas como rurales, y considerando sus características funcionales y geométricas (Una calzada o doble calzada). Esto se implementa en el proyecto de Resolución, con el fin de mejorar la visibilidad de la zona de detección a los conductores y mantenerlos informados.</p> <p>Respecto al amoblamiento urbano de estos equipos, existen diferentes elementos para su instalación, dichos elementos de soporte no son sujeto de esta regulación. No obstante, las reglas de conducción están definidas por la normatividad nacional mediante señales informativas, preventivas, reglamentarias y demarcación vial, las cuales deben seguirse en todo momento independientemente de si existen o no sistemas de detección electrónica.</p>
Jhon Ricaurte		<p>•el sistema actual de cámaras en Bogotá está destinado a llevar a los conductores en forma masiva a una sanción económica, muy distinto de los fines propuestos de reducir la accidentalidad en un 30% y de generar una conciencia educativa</p>		X	<p>Se aclara que, la instalación de sistemas de fotodetección obedece al cumplimiento de criterios técnicos con el fin de garantizar mejores estándares de seguridad vial en el territorio nacional. Es importante mencionar que, para el año 2019 ocurrieron 6.826 víctimas fatales y 36.812 víctimas lesionadas por siniestros viales, en ese sentido, estos dispositivos están orientados a la protección e integridad de las personas mediante el control y el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los usuarios viales, reduciendo los impactos en la siniestralidad vial.</p>
Jhon Ricaurte		<p>•El sistema actual de cámaras fue presentado desde el año pasado estableciendo un límite de velocidad de 50kxh, pero en casi todas las vías que he recorrido aparecen avisos de límite de velocidad de 60 kxh, para luego encontrar mas adelante cámaras que registran un límite de 50 kxh. Este hecho también es visible en las carreteras donde no se desmonta la señalización antigua de límites de velocidad y se encuentran avisos de 80 kxh y 20 metros mas adelante una de 30 kxh que hace imposible frenar</p> <p>•por otra parte la velocidad de 50 kph se ha hecho inmanejable sobre todo en el caso de autopistas como NQS entre otras, ya varias personas han hecho videos publicados en redes sociales donde se observa los trancones que genera esta velocidad, lo ideal y acorde al flujo vehicular en determinadas horas seria 60 kph</p> <p>•Con el sistema de cámaras actuales de tubo con sensores, quedo claro que si la secretaria de movilidad buscaba aumentar su recaudo económico con infracciones, se aprecia que la única forma de hacerlo era atraves de los vehículos, teniendo como precedente que la gran mayoría de accidentes son ocasionados por peatones que no utilizan los puentes, por ciclistas que no utilizan las ciclo vías, entre otros. Es claro que es mas rentable multar a un conductor que a un peatón, más aun si el peatón no tiene recursos económicos, o si al ciclista le quitan la bicicleta y no tiene como retirarla de los patios, con estas cámaras la parte educativa tiene un carácter sancionatorio enfocado al conductor al que le podrán si no paga la multa, cobrar intereses, perseguir sus cuentas bancarias o embargarle su propiedad como se ha hecho antes. No es lógico pensar que a los entes involucrados les quedo grande poner en cintura al peatón y al ciclista y de igual forma sancionarlo haciendo equitativa la responsabilidad con los conductores</p> <p>Por lo anterior no solo existe el problema del reconocimiento facial del conductor si no que con la pre existencia del sistema de cámaras instaladas hay un mal sistema informativo y de lectura de los elementos que la componen en el paisaje urbano, es importante rediseñar las señales informativas en forma, altura y color</p>		X	<p>En cuanto a la ubicación de las señales reglamentarias de velocidad y su transición están establecidas mediante el Manual de Señalización Vial y el Método para el cálculo de la velocidad límite en carreteras colombianas. El cumplimiento de las disposiciones allí contempladas debe ser controlada y supervisada por la Superintendencia de Transporte, según lo establecido en el artículo 3 de la Ley 1843 de 2017.</p> <p>Respecto a los límites de velocidad establecidos, las disposiciones se encuentran reglamentadas bajo el Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002) y se sale del alcance de la Resolución. La definición de los límites de velocidad está consagrada en los artículos 106 y 107 del Código Nacional de Tránsito, y la Resolución 1384 de 2010 y no hace parte del alcance de este proyecto de resolución. Es importante mencionar que, las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular en vías urbanas será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. Según la Organización Mundial de la Salud, la velocidad excesiva o inadecuada es la causa de una de cada tres víctimas de accidentes de tránsito en el mundo. Por lo que, las ciudades en Colombia deben gestionar la velocidad para efectos de disminuir los siniestros viales.</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Daniel P.		Respecto a la instalación de las cámaras de fotomulta sería oportuno: •Realmente sean de marcadas previamente con señalización, que indique que hay una cerca del lugar donde se transita •Las cámaras tomen la fotografía de todos los automotores incluyendo motocicletas, dado que en Medellín hay lugares donde sólo le toman la fotografía a los vehículos, porque la captura es de la parte delantera y no de la trasera, que en el caso de las motos es allí donde se encuentra la placa, y cabe resaltar que los motociclistas son los mayores infractores y quienes estadísticamente se encuentran relacionados constantemente en accidentes.		X	Con respecto a la instalación de la señalización informativa de detección electrónica, el proyecto de resolución en el Anexo número 2 establece una serie de parámetros de acuerdo con el tipo de vía. Esto, con el fin de mejorar la visibilidad de la zona de detección a los conductores.  Respecto a la orientación de los sistemas de Fotodetección para la captura de placa delantera o trasera, es potestad de las autoridades de tránsito la tecnología a utilizar y la orientación de la misma, y se sale del alcance de la Resolución.
Jaime Bedoya		n temas de movilidad y detección de infractores, específicamente los sistemas de foto detección. Considero que se deben tener en cuenta varios elementos para reglamentar los mismos.  El primer concepto que se debe establecer es determinar las competencias que deben tener los conductores de nuestro país e implementar controles adecuados que garanticen que las personas que tienen autorización para manejar cuenten con todos los conocimientos necesarios para dicha actividad. No podemos seguir siendo un país donde las licencias de conducción se obtienen de manera fraudulenta con la complicidad de los organismos de tránsito.  El segundo es la Movilidad, la cual determina la cantidad de desplazamientos que se realizan bien sea de personas o mercancías. Por lo tanto, es importante establecer límites de velocidad que se ajusten a la realidad de las ciudades. No podemos continuar restringiendo la velocidad de desplazamiento cuando se cuenta con una malla vial de calidad. Es importante hacer clasificaciones de calzadas para su uso y establecer velocidades máximas, pero también mínimas. Además, deben existir parámetros de holgura porque por ejemplo en una vía de 60 km/h no debe determinarse una infracción por ir a 65 km/h. esa velocidad en muchas ocasiones se da producto del desplazamiento y en estos casos se puede optar por un aviso y la infracción se puede dar cuando se desarrolle una velocidad mayor.		X	La definición de los límites de velocidad está consagrada en los artículos 106 y 107 del Código Nacional de Tránsito, y la Resolución 1384 de 2010 y no hace parte del alcance de este proyecto de resolución. Es importante mencionar que, las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular en vías urbanas será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. Según la Organización Mundial de la Salud, la velocidad excesiva o inadecuada es la causa de una de cada tres víctimas de accidentes de tránsito en el mundo. Por lo que, las ciudades en Colombia, deben gestionar la velocidad para efectos de disminuir los siniestros viales.  Con respecto a la instalación de la señalización informativa de detección electrónica, el proyecto de resolución en el Anexo número 2 establece una serie de parámetros de acuerdo con el tipo de vía. Esto, con el fin de mejorar la visibilidad de la zona de detección a los conductores.  Finalmente respecto a sus reflexiones: " ...(1) competencias que deben tener los conductores de nuestro país e implementar controles adecuados ... No podemos seguir siendo un país donde las licencias de conducción se obtienen de manera fraudulenta..." ...(3) el uso y distribución de los dineros que se adquieren por estos sistemas....(4) la forma como se notifica a los infractores ....." se aclara que se trata de temas que exceden la competencia dada por el Decreto 2106 de 2019 para esta regulación, por lo cual no es dable regularlas por este instrumento.
Luis G. Hernández		Felicitaciones por ese proyecto que busca por fin modificar los tramites de instalación de las camaras de fotomultas , tan cuestionadas , pues mas que detectar presuntas infracciones , es un negocio que montaron particulares y Municipios . Más que ser instrumentos salvavidas , se han convertido en un sistema puramente comercial que urge revisar. Además esos ingresos se han vuelto importantes en los presupuestos de los Gobiernos locales y ya se hacen difíciles de desmontar o regular . Se requiere reglamentar los lugares donde pueden instalarse , ya que por ahora solo se instalan en lugares de mucho flujo , donde no necesariamente hay accidentes ni los previenen . Tampoco se justifican ya que no hay cifras de siniestralidad . Seguramente si hay cifras de los ingresos que producen . Importantisimo que se exija la instalación de señalización grande y visible pues hoy los letreros son tan pequeños que ningún servicio informativo prestan . Hay muchas camaras que hoy deberían ser desmontadas pues en nada han colaborado en disminuir accidentes . Solo sirven para mejorar los recaudos .		X	El proyecto de resolución publicado, tiene el propósito de atender justamente las necesidades evidenciadas en su escrito. Los lugares donde se pretenden instalar los sistemas de fotodetección deberá cumplir con los criterios técnicos obedeciendo seguridad vial que en la propuesta se plantea. Con respecto a la instalación de la señalización informativa de detección electrónica, el proyecto de resolución en el Anexo número 2 establece una serie de parámetros de acuerdo con el tipo de vía. Esto, con el fin de mejorar la visibilidad de la zona de detección a los conductores. Finalmente se precisa, que la Superintendencia de Transporte es la entidad encargada de realizar el seguimiento y control a estos dispositivos en el territorio nacional y velar por su cumplimiento de los parámetros técnicos.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Ingrid Mejía Sotelo	ANI	<p>1. Requerimiento frente a las autorizaciones para la intervención en la infraestructura vial: En el proyecto de Resolución se determina:</p> <p>"Artículo 7. Criterios técnicos para la operación de los SAST. Además de contar con la autorización de instalación por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para iniciar la operación de los SAST el solicitante deberá contar con la documentación que permita acreditar que los SAST a instalar cumplen con los siguientes criterios técnicos:</p> <p>a) Viabilidad en el uso de infraestructura: El solicitante deberá contar con el permiso previo para el uso, ocupación temporal o intervención de la vía en la cual operarán los SAST, emitido por la entidad administradora de la respectiva infraestructura vial. El documento que acredite dicho permiso debe adjuntarse por parte de la autoridad de tránsito respectiva, en el sistema de información establecido por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Este documento será validado por la entidad administradora de la infraestructura vial respectiva, a través del mismo sistema, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes al día en que el solicitante adjuntó el documento en el sistema de información. En caso de no obtenerse dicha validación, no se podrá iniciar la operación de los SAST (...). (Subrayado y negrilla fuera de texto)</p> <p>1.Señalización: Soportes o evidencias tales como fotos o videos, en los que conste la señalización efectivamente instalada, de acuerdo con el diseño presentado para la autorización. Esta evidencia deberá adjuntarse al sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y deberá tener en cuenta para su presentación, los parámetros contenidos en el anexo número 2 de la presente resolución, el cual hace parte integral de ésta, y se enmarca en lo dispuesto en el Manual de Señalización Vial adoptado mediante la Resolución 4995 de 2015 del Ministerio de Transporte (...).</p>	Parcialmente		<p>No se acepta la observación, estos tiempos deben estar claramente definidos para estimar el tiempo requerido para que se de el inicio para la operación, ya que este es un requisito indispensable que solicitara función publica. Se aclara también que se tendrá conocimiento de todas las partes, del ingreso de un nuevo SAST desde el momento en que inicia la solicitud para la autorización de instalación.</p> <p>Actualmente se adelantan los ajustes requeridos en el sistema de información que adoptará la ANSV para el trámite, con el fin de cumplir dicho propósito. Hasta tanto, se han establecido mecanismos alternos de atención (para la transición) se efectuará a través del correo electrónico, para lo cual se adelantarán mesas posteriores con las entidades administradoras viales, para dar cumplimiento al trámite, dado que la entidad que tiene a su cargo la vía es la competente para expedir y validar los respectivos permisos de ocupación o uso de la misma. Por otro lado, si se emite una aprobación por parte de la ANSV con relación al cumplimiento de los criterios para la instalación de ayudas tecnológicas en un determinado punto, la autoridad de tránsito podrá continuar con el trámite necesario para dar cumplimiento a todos los criterios de operación, incluyendo el de infraestructura. Hasta tanto el administrador vial (ANI) no suba en el respectivo sistema de información la documentación que, a su juicio, evidencie la viabilidad en el uso de la infraestructura, la autoridad de tránsito no podrá iniciar la operación de los equipos. De llegar a presentarse una operación sin el cumplimiento de dicho requisito, deberá ser investigado por la Superintendencia de Transporte.</p> <p>De acuerdo con lo anterior, para el criterio técnico para la operación de los SAST referente a la viabilidad en el uso de la infraestructura, la documentación deberá ser definida por parte del administrador vial según sus procedimientos administrativos internos. Se hará un ajuste en la redacción, para que este tema sea más preciso. Para cumplir este criterio, e iniciar la instalación del sistema en la vía (equipos y señalización) se requiere la documentación de viabilidad del administrador vial. Hasta tanto el administrador vial (ANI) no adjunte dicha documentación, la autoridad de tránsito no podrá iniciar la operación del SAST.</p> <p>De acuerdo con lo anterior, para el criterio técnico para la operación de los SAST referente a la viabilidad en el uso de la infraestructura, la documentación deberá ser definida por parte del administrador vial según sus procedimientos administrativos internos. Se hará un ajuste en la redacción, para que este tema sea más preciso. Para cumplir este criterio, e iniciar la instalación del sistema en la vía (equipos y señalización) se requiere la documentación de viabilidad del administrador vial. Hasta tanto el administrador vial (ANI) no adjunte dicha documentación, la autoridad de tránsito no podrá iniciar la operación del SAST.</p> <p><del>Finalmente, se precisa que el criterio de infraestructura es independiente de los demás criterios de operación.</del></p>
Ingrid Mejía Sotelo	ANI	<p>Frente a la señalización también se indica que la misma siempre será fija, aunque se trate de SAST móviles, lo que conllevaría a la entidad para todos los casos a expedir permiso bajo los parámetros de la resolución 716 del 2015, pues a la fecha y como es de conocimiento de la ANSV los trámites de SAST móviles incluyendo su señalización se adelanta de acuerdo a lo dispuesto en una Circular, por cuanto se consideró que su implementación no genera intervención en la infraestructura vial.</p> <p>Asimismo, a nuestro juicio cuando quiera que se trate de SASTS móviles la señalización debería ser móvil porque además no operaría todo el día, ni todos los días y si no está operando, no tendría finalidad la señalización fija, por lo que se considera que la efectividad de la instalación en lo que tiene que ver con las SASTS móviles debería probarse con un criterio diferente al indicado en este literal. (Numeral 3 artículo 8 de la Resolución 718 de 2018)</p>		X	<p>La ANSV ratifica que la necesidad de efectuar una instalación de señalización fija, ya sea para los equipos fijos o móviles. La señalización móvil es utilizada solamente para obras civiles y eventos especiales. Cabe resaltar que, según el Manual de Señalización Vial, página 25 "Las bermas, pavimentadas o no, se construyen para emergencias vehiculares, por lo que nunca se debe colocar en ellas una señal permanente (se puede permitir solo señales transitorias por obras en la vía o eventos especiales), debiendo evitarse además que cualquier elemento de éstas se encuentre sobre las mismas."</p> <p>Adicional a ello, se considera que la instalación de señalización fija para equipos móviles tiene un efecto disuasorio en los conductores que circulan por el punto autorizado, cuando el equipo no está en funcionamiento, que permite incentivar comportamientos seguros en las vías.</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Ingrid Mejía Sotelo	ANI	<p>2. Vigencia: En el proyecto de Resolución se determina:</p> <p>"12. Vigencia de la autorización. Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, tendrá una duración cinco (5) años, contados a partir la fecha de su otorgamiento".</p> <p>Esta disposición, no precisa qué pasa en aquellos eventos en los que ya se autorizaron las SAST y están en operación, al no contemplarse régimen de transición surge las siguientes inquietudes:</p> <p>¿Estos permisos quedaran indefinidos?</p> <p>•¿Tendrán que ajustarse a las nuevas disposiciones?</p> <p>•¿Qué pasa con los que ya tiene permiso por parte de la ANI, pero no se han ejecutado? ¿Se deberá solicitar que previo a continuar con las condiciones verifique si el permiso otorgado no riñe con la nueva normatividad?</p> <p>•¿Se adelantará bajo los parámetros de la disposición actual?</p> <p>Adicionalmente no precisa que efectos conlleva la finalización de la vigencia, por lo cual surgen las siguientes inquietudes:</p> <p>•¿Debe volver a presentar permiso ante la ANSV para el mismo punto?</p> <p>•¿Se debe desmontar la infraestructura y señalización?</p> <p>•¿Qué pasa si durante la vigencia se deba trasladar el punto por necesitar la Entidad (ANI) la zona para ejecución del proyecto vial se debe volver a solicitar el trámite y desmontar el actual?</p> <p>Para el caso de la ANI debe tenerse en cuenta la ejecución del obras del proyecto vial respectivo, por lo cual otorgado un permiso posiblemente se se quede.</p>		X	<p>Con relación a los dispositivos que ya se encuentran en operación, se informa que el proyecto de resolución no tiene el propósito de regular situaciones ya consolidadas, por lo cual no se requeriría tramitar un nuevo permiso ante la ANSV, ni realizar ajustes para atender las nuevas disposiciones.</p> <p>De otra parte, frente a la temporalidad de las autorizaciones de instalación de ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones al tránsito, se informa que de acuerdo con lo establecido en el artículo 109 Decreto 2106 de 2019: "Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, tendrá una duración de cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento."</p> <p>Finalizada la vigencia de la autorización y si se desea continuar utilizando ayudas electrónicas para la detección de infracciones en determinado punto, se deberá efectuar nuevamente el trámite de solicitud ante la ANSV, por lo cual aplicarán las exigencias que se encuentren vigentes al momento en que se radique la nueva solicitud.</p>
Ingrid Mejía Sotelo	ANI	<p>Respecto de la Autoridad de Tránsito aún se sigue presentando conflicto positivo de competencia. En especial entre Las Secretarías de Transporte y Movilidad y las direcciones de tránsito y transporte, argumentando lo dispuesto en el Artículo 4 de la Ley 1310 de 2009, artículo 315 de la Constitución Política. Igualmente se presentan casos donde el conflicto de competencias se genera con la policía de carreteras cuando no es claro si se está frente a zonas urbanas o centros poblados.</p> <p>En tratándose de la siniestralidad, algunos concesionarios han manifestado que las instalaciones de las SAST se están solicitando donde no hay siniestralidad o no se requiere por varios factores y no analizan otros puntos que se le recomiendan.</p> <p>Asimismo, es preciso indicar que algunos Concesionarios de proyectos viales suscriben convenios interadministrativos con la policía de carreteras, para entre otras actividades atender lo relacionado con infracciones por parte de los usuarios de las vías. Por lo cual resulta necesario entender, y dar a conocer ¿Cómo se articula con estas disposiciones?, ¿Qué distancia debe existir entre dispositivos? y ¿por qué en menos de un kilómetro pueden coincidir 2 proyectos viales, o con una vía municipal o con un policía de carreteras y una persona podría tener 3 infracciones de tránsito por diferentes entes, pero por la misma violación?</p>		X	<p>En virtud de lo dispuesto en los artículos 39 y 112 numeral 10 del CPACA, corresponde a la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado resolver los conflictos de competencias que se presenten entre entidades públicas, por lo cual se sugiere informar a las entidades que han presentado esta problemática, que deben acudir a dicha instancia y con ello se daría una solución definitiva al tema.</p> <p>Por otro lado, existen, además de la siniestralidad, otros criterios técnicos que también son evaluados por la ANSV (Ver artículo 4 del proyecto de Resolución), los cuales no necesariamente están asociados a cifras de accidentes. Al emitir la autorización por parte de la ANSV, se está aprobando fundamentalmente la necesidad de monitorear de manera especial un punto, dado que en el mismo se evidencia un nivel de riesgo importante en materia de seguridad vial que requiere de un mayor control.</p> <p>Ahora, con referencia a la distancia de los equipos, de conformidad con las consideraciones del Decreto Ley 2106 de 2019, en la cual la instalación de los SAST está sustentada en criterios técnicos de seguridad vial, no existe una restricción de distancia, por lo tanto, si se podría dar el caso de que una persona pueda tener varios comparendos en una distancia determinada de la misma infracción, puesto que uno de los objetivos de los SAST es reducir las conductas temerarias de los usuarios viales.</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Ingrid Mejía Sotelo	ANI	<p>Sobre el programa de georreferenciación es preciso anotar que la ANI cuenta con la plataforma tecnológica ANISCOPIO a través de la cual se realiza el seguimiento a los proyectos de infraestructura de transporte a nuestro cargo y se brinda información para la toma de decisiones gerenciales y de interés general a la ciudadanía., por lo cual es conveniente que el área de tecnología de la entidad sea contactada por la ANSV para analizar la mejor manera de adelantar las actuaciones entre las entidades para lo cual se indica los datos del gerente del área de tecnología el ingeniero Andrés Francisco Boada cuyo correo electrónico es aboada@ani.gov.co.</p> <p>Anexo 2: NOTAS ACLARATORIAS:</p> <p>"Nota 5. En el caso en que coincida la señal informativa donde inicia la detección con otra señal informativa por las características geométricas del corredor, para evitar excesos de señalización solo se dejará una.</p> <p>Nota 6: Cuando se tenga restricción de espacio se pueden utilizar señales dúplex combinando señales reglamentarias con la señal informativa SI-27, quedando esta última en la parte inferior" (Negrilla y subrayado fuera de texto)</p> <p>Sobre esta disposición se genera la siguiente inquietud ¿Al darse la posibilidad de utilización de señales dúplex combinadas con señalización reglamentaria, como se daría manejo con la obligación en el caso de los contratos de concesión donde deben colocar, reemplazar y mantener las señales reglamentarias respectivas a cargo del concesionario?</p>	Parcialmente		<p>Se considera valioso aprovechar las capacidades existentes en ambas entidades, por lo cual se avanzará en el sentido solicitado. En cuanto al sistema de georreferenciación las entidades del sector deben estar alineadas a lo establecido por el IGAC.</p> <p>Por otro lado, se señala que la responsabilidad de instalación, mantenimiento y operación de la señalización reglamentaria, preventiva e informativa en los corredores nacionales concesionados están definidas en los contratos de concesión (contrato y apéndices) y en el permiso que se le otorgue a la autoridad de tránsito. El proyecto de resolución para la instalación y operación de los SAST no contempla este alcance, ya que esto hace parte de los procedimientos internos de la entidad que administra la infraestructura vial.</p>
Ingrid Mejía Sotelo	ANI	<p>Corte Constitucional: Recientemente fue publicado por la Corte Constitucional el fallo (control jurisdiccional) emitido dentro del EXPEDIENTE D-12329 - SENTENCIA C-038/20 (febrero 6) M.P. Alejandro Linares Cantillo, del cual es conveniente resaltar los siguientes aspectos:</p> <p>• <input type="checkbox"/> No se puede imponer una multa a una persona que no ha cometido personalmente una infracción, y que las 'fotomultas' por infracciones de tránsito solo las debe pagar la persona que la cometió y no el dueño del carro por lo cual se declaró inexecutable el párrafo del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017 que declaraba al propietario del vehículo como solidariamente responsable, y de paso dejó en manos del Congreso la responsabilidad de regular nuevamente la operación de las cámaras. La Corte Constitucional recordó que la solidaridad sigue vigente en lo que respecta a vehículos vinculados a empresas de transporte, como lo prevé el artículo 93-1 del Código Nacional de Tránsito, declarado exequible en la sentencia C-089 de 2011, según el cual señala que "serán solidariamente responsables por el pago de multas por infracciones de tránsito el propietario y la empresa a la cual esté vinculado el vehículo automotor, en aquellas infracciones imputables a los propietarios o a las empresas", norma que sí exige imputabilidad personal de la infracción, como condición para activar la solidaridad.</p> <p>• <input type="checkbox"/> La Corte calificó de ambigua y hasta mal redactada la norma que dejó sin efecto al indicar "La norma demandada adolece de ambigüedades en su redacción y, por consiguiente, genera incertidumbre en cuanto al respeto de garantías constitucionales ineludibles en el ejercicio del poder punitivo del Estado", (subrayado y negrilla fuera de texto)</p> <p>• <input type="checkbox"/> Se vulnera garantías constitucionales al hacer directamente responsable al propietario del vehículo, por el solo hecho de ser el titular del mismo</p>		X	<p>La sentencia C-038 de 2020 establece que las ayudas tecnológicas pueden seguir en funcionamiento. Adicionalmente, la inexecutable establecida por la Corte hace referencia a la responsabilidad solidaria del propietario del vehículo y su conductor, temas que atañen al proceso contravencional y no a la instalación de SAST, por lo cual el fallo no tiene injerencia en el trámite de autorización de instalación de los equipos.</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Ingrid Mejia Sotelo	ANI	<p>Artículo 4. Criterios técnicos para la instalación de los SAST. Para solicitar la autorización de instalación de los SAST, la autoridad de tránsito competente[ del lugar donde se pretendan instalar [deberá acreditar ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cumplimiento de al menos uno de los siguientes criterios técnicos de seguridad vial:</p> <p>a) Siniestralidad: Criterio relacionado con los sucesos que producen un daño material o humano, estando involucrado un vehículo en una vía pública y/o privada abiertas al público.</p> <p>1.b) Prevención: Criterio que evidencie los hallazgos y la evaluación del riesgo en la zona de influencia del SAST en materia de siniestralidad vial.</p> <p>2.c) Infracciones: Estadísticas de infracciones detectadas por la Autoridad de Tránsito en la zona de influencia del SAST.</p> <p>Parágrafo. La metodología para sustentar y evaluar los criterios anteriormente referidos, se deberá adoptar y publicar por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro de los 60 días siguientes a la expedición de la presente Resolución.</p> <p>Observación: Se presenta conflicto positivo de competencia. En especial entre La Secretaría de Transporte y Movilidad y las dirección de tránsito y transporte y más que todo se presenta en tema de foto multas móviles (artículo 4 de la Ley 1310 de 2009 y Decreto 2017-06-14-001del 14 de julio de 2017</p> <p>En este artículo hace referencia a pretender instalar y en otros artículos se hace referencia a que se debe contar con la instalación de la señalización (es decir ejecutada la obra por parte del peticionario de acuerdo al procedimiento de la entidad (ANI)</p> <p><i>Se debería aplicar por la entidad a cargo de la vía la siniestralidad dentro del</i></p>		X	<p>En virtud de lo dispuesto en los artículos 39 y 112 numeral 10 del CPACA, corresponde a la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado resolver los conflictos de competencias que se presenten entre entidades públicas, por lo cual se sugiere informar a las entidades que han presentado esta problemática, que deben acudir a dicha instancia y con ello se daría una solución definitiva al tema.</p> <p>Por otro lado, se hace necesario aclarar que existen dos momentos: El primero, corresponde al trámite de instalación que adelanta la autoridad de tránsito ante la ANSV para su autorización, allí deberá contener el proyecto SAST que incluya su futura ubicación y el diseño de la señalización. El segundo, corresponde al inicio de operación, en el cual la autoridad de tránsito una vez autorizado el punto de instalación por la ANSV, deberá adelantar y dar cumplimiento a los criterios de operación (compra de los equipos, permisos de uso, calibración e instalación de la señalización y los equipos). Por lo anterior, siendo situaciones distintas, deben tener redacciones diferentes.</p> <p>Finalmente, se aclara que existen, además de la siniestralidad, otros criterios técnicos que también son evaluados por la ANSV (Ver artículo 4 del proyecto de Resolución), los cuales no necesariamente están asociados a cifras de accidentes. Al emitir la autorización por parte de la ANSV, se está aprobando fundamentalmente la necesidad de monitorear de manera especial un punto, dado que en el mismo se evidencia un nivel de riesgo importante en materia de seguridad vial que requiere de un mayor control.</p>
Ingrid Mejia Sotelo	ANI	<p>A cuánta distancia debe existir entre los diferentes dispositivos? Porqué puede existir 2 competentes para instalar los dispositivos (de acuerdo a la zona de intervención) o puede que terminando o iniciando el proyecto vial a cargo de la entidad se instale pero antes o después dependiendo la autoridad que administra la vía también otra autoridad otorgo autorización? Adicional en algunos proyectos viales administrados por la entidad se suscriben convenios interadministrativos con la Policía de Carreteras en los que se incluye adelantar actuaciones para fotodetección o similares . Se recomienda que también se incluya los separadores , túneles, intersecciones, puentes vehiculares, bermas, escuelas, pasos peatonales</p>		X	<p>Con referencia a la distancia de los equipos, de conformidad con las consideraciones del Decreto Ley 2106 de 2019, en la cual la instalación de los SAST está sustentada en criterios técnicos de seguridad vial, no existe una restricción de distancia.</p> <p>Al respecto se aclara que, según lo establecido en el parágrafo 2 del artículo 1 de la Ley 1228 de 2008 modificado por el artículo 55 de la Ley 1682 de 2013, indica: "ancho de la franja o retiro que en el artículo 2o de la Ley 1228 de 2008 se determina para cada una de las anteriores categorías de vías, constituye zonas de reserva o de exclusión para carreteras, y por lo tanto se prohíbe realizar cualquier tipo de construcción o mejora en las mencionadas zonas, salvo aquellas que se encuentren concebidas integralmente en el proyecto de infraestructura de transporte como despliegue de redes de servicios públicos, tecnologías de la información y de las comunicaciones o de la industria del petróleo, o que no exista expansión de infraestructura de transporte prevista en el correspondiente plan de desarrollo." Las disposiciones referentes a la ubicación de dispositivos o ayudas tecnológicas deben cumplir con lo establecido con la normatividad vigente, por lo cual no se considera necesario incluir información adicional.</p>
Ingrid Mejia Sotelo	ANI	<p>La información requerida esta en el anexo 1 por lo cual se considera que si se utiliza el termino incluyendo hace referencia a adicional , por lo cual si toda la información es la del anexo 1 se deberá cambiar la redacción y dejar ( cargue de la información requerida determinada en el anexo 1 de la presente resolución)</p>	X		<p>Se ajusta y se puntualiza</p>
Ingrid Mejia Sotelo	ANI	<p>Qué pasa si la Autoridad de tránsito no vuelve a presentar la documentación después de ser rechazada y ya esta ubicada la infraestructura en la vía? Partiendo de la redacción de las disposiciones anteriores ya esta instalada (lo cual incluye la señalización) por lo tanto para el usuario es claro que hay cámaras de fotodetección pero no están funcionando . se sugiere que la señalización solo pueda ser descubierta cuando ya la ANSV les haya otorgado la autorización.</p>		X	<p>El trámite asegura que primero se debe obtener autorización de la ANSV frente a la ubicación geográfica del equipo, y una vez autorizado deberá acreditarse el cumplimiento de varios requisitos de operación, incluido el permiso de la entidad administradora de la vía. Se reitera al respecto que existen dos momentos: El primero, corresponde al trámite de instalación que adelanta la autoridad de tránsito ante la ANSV para su autorización, allí deberá contener el proyecto SAST que incluya su futura ubicación y el diseño de la señalización. El segundo, corresponde al inicio de operación, en el cual la autoridad de tránsito una vez autorizado el punto de instalación por la ANSV, deberá adelantar y dar cumplimiento a los criterios de operación (compra de los equipos, permisos de uso, calibración e instalación de la señalización y los equipos).</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Ingrid Mejía Sotelo	ANI	Comunicación: La autorización o negación de la instalación de los SAST será comunicada a la autoridad de tránsito solicitante, a través del correo electrónico suministrado en el momento de efectuar la solicitud. Observación: Considero que la autorización o negación debe ser notificada en los términos del CPACA para garantizar el derecho de defensa y contradicción y comunicada a las entidades involucradas (ANI, INVIAS) Debería informarse a la entidad donde se instalará el sistema. Es conveniente que se precise cuando o por que razones se negaría la instalación de los SAST para que de ser el caso se ordene la demolición de la obra ejecutada .		X	El trámite de autorización de ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones de tránsito es un tema de interés general, iniciado por una entidad pública, el cual se orienta a fortalecer el control de las autoridades al cumplimiento de las normas de tránsito y no se considera como una petición de interés particular. Adicionalmente, la información de autorización de los SAST hará parte de la información que se publicará en la página Web de la ANSV para conocimiento y consulta pública de todos los interesados. Con respecto a la demolición de las obras, se reitera la aclaración de los momentos del trámite (autorización de instalación e inicio de operación). La viabilidad de uso de la infraestructura no es un requisito para la autorización que emite la ANSV, pero si es un requisito para operar el SAST. Por lo anterior el rechazo y las razones que lo motivan se encuentran consagradas en el artículo 6.
Ingrid Mejía Sotelo	ANI	En relación con este punto se reitera que bajo la interoperabilidad (artículo 10 del decreto 2106) se considera que se debe es implementar mecanismo para que la ANSV acceda directamente a la información de la ANI o la ani remitir el documento que se determine, ya que de acuerdo a la reunión sostenida el día 28 de mayo del 2020 se explicó por parte de la ANSV que se está terminando el desarrollo del sistema para la radicación del trámite. Pero se debe analizar cual es el objetivo de la ANSV por que el acto administrativo no garantiza la ejecución de la obra ya que solo se garantizará con el acta de finalización de las obras debidamente suscritas por el concesionario interventoría y titular de permisos. Pero si lo analizamos con lo dispuesto en el literal d) se precisa "en los que conste la señalización efectivamente instalada" es decir ya debe estar ejecutada la intervención. Y lo dispuesto en el parágrafo 2 ya que debe indicar la fecha en que inicie la operación efectiva. Adicionalmente para las fotomultas móviles se gestiona bajos los postulados de la circular Este requisito debe ir también incluido en el anexo 1 y como se indico en la reunión le permisos para el uso, ocupación e intervención de la infraestructura vial	Parcialmente		Según lo comentado en observaciones anteriores, para el criterio técnico para la operación de los SAST referente a la viabilidad en el uso de la infraestructura, la documentación deberá ser definida por parte del administrador vial según sus procedimientos administrativos internos. Se hará un ajuste en la redacción, para que este tema sea más preciso. Para cumplir este criterio, e iniciar la instalación del sistema en la vía (equipos y señalización) se requiere la documentación de viabilidad del administrador vial. Hasta tanto el administrador vial (ANI) no adjunte dicha documentación, la autoridad de tránsito no podrá iniciar la operación del SAST. Por otro lado, Se pueden presentar cambios en la señalización en aquellos casos que las condiciones de operación varíen (por ejemplo, cambios en la velocidad máxima permitida), desplazamiento, adición o retiro de alguna de las señales presentadas en la solicitud de instalación del punto, entre otros. Estas modificaciones pueden cambiar tanto la autorización de la ANSV como el permiso del administrador vial, lo cual requiere una evaluación de cada caso en específico. Al respecto, es necesario que la entidad administradora de la vía, defina la documentación necesaria para dichas modificaciones y su actualización respectiva en el criterio para la operación de viabilidad en el uso de la infraestructura.
Ingrid Mejía Sotelo	ANI	Observación: No es claro. Como se enterará la ANI que se presentó la solicitud y que se incluyo el documento en el sistema de información a la fecha. Como a la fecha no está claro la operación del sistema se reitera la recomendación que debería quedar esta parte en un instructivo adjunto a la resolución. O cambiar la redacción y el punto más esencial es la validación de la resolución y se recomienda dejar mejor que la validación del cumplimiento de la obra de acuerdo a los requerimientos de la entidad a través de lo dispuesto en la resolución o circular (lo vigente a la fecha por parte en este caso de la entidad), porque se reitera que la resolución no valida la ejecución de la obra adicional como se ha indicado por antitramite no se debería solicitar a un peticionario un documento que otra entidad puede facilitar y debe verificarse la manera de facilitarse (Interoperabilidad)	Parcialmente		Se tendrá conocimiento de todas las partes del ingreso de una nueva solicitud SAST que le pertenezca al administrador vial desde el momento en que inicia la solicitud para la autorización de instalación y de su estado del trámite en tiempo real. Por otra parte, se reitera que actualmente se adelantan los ajustes requeridos en el sistema de información que adoptará la ANSV para el trámite, con el fin de cumplir dicho propósito. Hasta tanto, se han establecido mecanismos alternos de atención (para la transición) se efectuará a través del correo electrónico, para lo cual se adelantarán mesas posteriores con las entidades administradoras viales, para dar cumplimiento al trámite. Adicionalmente, según lo comentado en observaciones anteriores, para el criterio técnico para la operación de los SAST referente a la viabilidad en el uso de la infraestructura, la documentación deberá ser definida por parte del administrador vial según sus procedimientos administrativos internos. Se hará un ajuste en la redacción, para que este tema sea más preciso. Para cumplir este criterio, e iniciar la instalación del sistema en la vía (equipos y señalización) se requiere la documentación de viabilidad del administrador vial. Hasta tanto el administrador vial (ANI) no adjunte dicha documentación, la autoridad de tránsito no podrá iniciar la operación del SAST.
Ingrid Mejía Sotelo	ANI	En qué casos podría presentarse un cambio en la señalización?, en qué consistiría dicho cambio? Afectaría este cambio de alguna manera el permiso que se otorgó para la instalación de la señalización?		X	Se pueden presentar cambios en la señalización en aquellos casos que las condiciones de operación varíen (por ejemplo, cambios en la velocidad máxima permitida), desplazamiento, adición o retiro de alguna de las señales presentadas en la solicitud de instalación del punto, entre otros. Estas modificaciones pueden cambiar tanto la autorización de la ANSV como el permiso del administrador vial, lo cual requiere una evaluación de cada caso en específico. Al respecto, es necesario que la entidad administradora de la vía, defina la documentación necesaria para dichas modificaciones y su actualización respectiva en el criterio para la operación de viabilidad en el uso de la infraestructura.
Ingrid Mejía Sotelo	ANI	Parágrafo 2. El solicitante deberá incluir en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la fecha en que inicie la operación efectiva de los SAST .así como la demás documentación con ésta relacionada. En caso de no incluirse, dicho SAST no podrá iniciar operación.  Observación: Que pasa si la fecha es anterior al otorgamiento de la autorización del ANSV?		X	No debería ocurrir esta situación, dado que la autoridad de tránsito no podrá indicar el inicio de la operación en el sistema de información de la ANSV hasta tanto la ANSV emita la autorización para la instalación del SAST y la autoridad de tránsito adjunte la documentación soporte de los criterios técnicos para la operación. Si la autoridad de tránsito pone en funcionamiento los equipos sin la indicación respectiva en el sistema de información, la Superintendencia de Transporte actuará en el marco de su competencia según el artículo 3 de la Ley 1843 de 2017.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."					
Ingrid Mejía Sotelo	ANI	Se considera que este aspecto podría desarrollarse en un instructivo adjunto. Y aun más que en lo dispuesto en el artículo anterior le impone a las entidades un término de 10 días para pronunciarse a partir de la radicación en el sistema es decir que puede ser sujeto de varias interpretaciones es decir mientras no se tenag el sistema las diferentes entidades no debn cumplir ese plazo; o se puede asimilar sistema a mecanismo virtual el cual no necesariamente tenga las mismas funciones o facultad para que la entidad se pronuncie.	X		Al respecto se informa que se establecerá el detalle solicitado en la guía metodológica que reemplazaría la actual Resolución 426 de 2018 de la ANSV. La modificación de dicha guía incluye los mecanismos de atención definitivos del trámite y los mecanismos de atención alternos o temporales mientras se ajusta el sistema de información actual. Se compartirá esta información a la ANI para su conocimiento y discusión en las mesas de trabajo. Adicional a ello, se informa que se trasladó el correo de la ANI a TIC de la ANSV, para establecer los canales de comunicación entre las entidades y el sistema de información para dar cumplimiento al trámite de la forma más eficiente.
Ingrid Mejía Sotelo	ANI	Si la señalización debe ser fija todos los SAST que se pretendan ubicar en las vías concesionadas deberán adelantar el trámite de 716 del 2015 expedidas por la ANI.Incluido las móviles y por ende debe cumplir con el requisito de presentación de aseguramiento. Y debe especificarse que toda la señalización incluida la de las móviles debe ser fija.		X	La ANSV ratifica que la necesidad de efectuar una instalación de señalización fija, ya sea para los equipos fijos o móviles. La señalización móvil es utilizada solamente para obras civiles y eventos especiales. Cabe resaltar que, según el Manual de Señalización Vial, página 25 "Las bermas, pavimentadas o no, se construyen para emergencias vehiculares, por lo que nunca se debe colocar en ellas una señal permanente (se puede permitir solo señales transitorias por obras en la vía o eventos especiales), debiendo evitarse además que cualquier elemento de éstas se encuentre sobre las mismas." Adicional a ello, se considera que la instalación de señalización fija para equipos móviles tiene un efecto disuasorio en los conductores que circulan por el punto autorizado, cuando el equipo no está en funcionamiento, que permite incentivar comportamientos seguros en las vías.
Ingrid Mejía Sotelo	ANI	Que pasa con los permisos otorgados con la normatividad actual? No se ha considerado un periodo de transición y que todos los sistemas tengan esa vigencia? Porque ante al falta de precisión se podría interpretar que podrán mantenerse sin vigencia definida . Más aun cuando en el parágrafo 2 del artículo 2 modificado por el artículo 109 del decreto 2106 del 2019 determina " toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito..." Que pasa con los que ya tiene permiso ANI pero no lo hayan ejecutado así como contar con la autorización de la ANSV, deberán modificarse el acto administrativo antes de la intervención por que no esta aun instalado? Que pasa después de los 5 años debe volver a iniciar el trámite o ya no se debería volver a ubicar en el mismo punto? Que pasó si la entidad en este caso ANI requiere la zona donde se encuentra ubicado el sistema para ampliar de la infraestructura vial ya sea por una nueva APP , IP o por modificación contractual? Frente al trámite ANI el peticionario se debe corre a su cuenta y riesgo pero frente a ustedes que pasaría? Por que de pronto la ubicación cambia y ya no es la misma georreferenciada inicialmente y que consta en sus sistemas.? ¿O ya no pueda volverse a ubicar por cuestiones técnicas?		X	Con relación a los dispositivos que ya se encuentran en operación, se informa que el proyecto de resolución no tiene el propósito de regular situaciones ya consolidadas, por lo cual no se requeriría tramitar un nuevo permiso ante la ANSV, ni realizar ajustes para atender las nuevas disposiciones.  Frente a la temporalidad de las autorizaciones de instalación de ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infraccioens al tránsito, se informa que de acuerdo con lo establecido en el artículo 109 Decreto 2106 de 2019: "Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, tendrá una duración de cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento."  Finalizada la vigencia de la autorización y si se desea continuar utilizando ayudas electrónicas para la detección de infracciones en determinado punto, se deberá efectuar nuevamente el trámite de solicitud ante la ANSV, por lo cual aplicarán las mismas exigencias iniciales (requisitos para la instalación y operación)  Se aclarará los aspectos relacionados con la modificación que señala el Artículo 13 Modificaciones; la necesidad de ajuste al alcance de la autorización de instalación de los SAST se establecerá en la guía metodológica que derogará la Resolución 426 de 2018.
Ingrid Mejía Sotelo	ANI	Parágrafo. Las autoridades de tránsito deberán reportar en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la información requerida para efectos de realizar el análisis de indicadores anuales de seguridad vial, que permitan establecer la efectividad de las medidas tomadas en cada punto autorizado. Hasta tanto el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial permita el reporte de información referido en el presente parágrafo, la entidad deberá disponer de un mecanismo virtual para su recepción y consulta. Observación: Repetido con el parágrafo 4 del artículo 7. Igual que en ese punto debería consdierarse dejarse en un instructivo adjunto.		X	Al respecto se informa que el artículo 12 hace referencia a las autoridades de tránsito por lo cual no habría repetición. Adicionalmente se aclara que el proyecto contempla adoptar una guía que permitirá incluir una regulación sobre los aspectos operativos de la transición, no obstante, se considera necesario mantener esta obligatoriedad en el proyecto en revisión.
Ingrid Mejía Sotelo	ANI	Cuando se daría un alcance a la solicitud? En que etapa ¿ antes de otorgado ¿ después? Considero que se precise que no se podrá prorrogar.		X	Este tipo de situaciones se contemplará en aquellos casos en que se soliciten modificaciones y/o actualizaciones de las condiciones de los puntos de instalación autorizados, por lo cual sería en la etapa posterior a dicha autorización por parte de la ANSV. Con relación a la solicitud de especificar que el plazo no se podrá prorrogar, dicha claridad ya se encuentra incorporada en el parágrafo del artículo 13.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Mayor General Carlos Rodriguez	DITRA	Haciendo uso del desempeño tecnológico y de los recursos con que cuenta la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, sea hace necesario que tal como se estipuló en la Resolución 0000718 del 22 de marzo de 2018, se incluya el uso de los paneles de mensajería variable, los cuales fueron aprobados por la Resolución 0001885-2015 Manual de señalización Vial y serán útiles para dar aviso a los diferentes usuarios de la vía frente al control en vía apoyado en dispositivos manuales, Paneles de Mensajería Variable (PMIO): Dispositivo capaz de desplegar alternada o intermitentemente señales de tránsito y/o mensajes, mediante leyendas y/o símbolos dirigidos a los conductores de vehículos u otros usuarios de las vías de acuerdo con los requerimientos existentes en la vía o en sus inmediaciones.	X		En el anexo número 2, del proyecto de Resolución se encuentran las disposiciones contenidas para la señalización a instalar, dependiendo del tipo de dispositivo y de señal, entre las cuales se encuentran las señales de mensajería variable dispuestas en el Manual de Señalización. No obstante, en atención a la observación, se incluirá una definición de este tipo de señal, tal y como lo incluía la Resolución 718 de 2018: Señal de mensaje variable (SMV): Dispositivo capaz de desplegar alternada o intermitentemente señales de tránsito y/o mensajes mediante leyendas y/o símbolos dirigidos a los conductores de vehículos u otros usuarios de las vías de acuerdo con los requerimientos existentes en la vía o en sus inmediaciones.
Mayor General Carlos Rodriguez	DITRA	Para esta Dirección, es de vital importancia que dentro del proyecto de resolución se indique de manera taxativa que el uso de equipos para las labores de control en vía, no son considerados como de detección electrónica, tal como se presentaba en la resolución que se pretende modificar, así: El uso de equipos para las labores de control en vía, no son considerados como de detección electrónica. Así mismo, cuando se utilicen equipos exclusivamente para fines disuasivos, pedagógicos y de análisis de tráfico, no se requerirá autorización del Ministerio de Transporte.  Aunado a lo anterior, resulta pertinente tal planteamiento, en razón a que dentro de las definición de Sistemas o equipos automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito (en adelante SAST) (...): no incorpora los dispositivos manuales que son los quipos que se utilizan en control en vía, donde se entrega el comparendo en la vía y sería contradictorio con la definición de Detección electrónica: Actividad relacionada con el registro de evidencia de la presunta infracción al tránsito a través de dispositivos electrónicos, en la cual no se entrega la orden de comparendo al presunto infractor en el lugar de los hechos y de forma inmediata	X		En lo relacionado con la necesidad de mantener excepcionado el control en vía del trámite de autorización de instalación, se acepta la solicitud y se hará el ajuste respectivo.
Mayor General Carlos Rodriguez	DITRA	De otra parte, en cuanto a las definiciones de estudio de tránsito y Punto Crítico de Siniestralidad como criterios técnicos de seguridad vial, para esta Dirección, resulta pertinente que dentro de la nueva resolución se incluyan mencionados conceptos, en aras de establecer la necesidad e implementación de Sistemas o equipos automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, dentro de determinado tramo vial, así como el hecho de evitar que se instalen en lugares donde no exista un punto crítico demostrado		X	Con respecto a la definición de estudio de tránsito, se informa que el proyecto de resolución no exige realizar este tipo de estudios para la autorización para la instalación de SAST. Este concepto hacía parte del criterio de movilidad (que fue eliminado de los criterios técnicos contemplados en la Resolución 718 de 2018). Con referencia a la definición de punto crítico de siniestralidad, se informa que éste será incluido en la metodología que se elabore para el efecto, por parte de la ANSV, en reemplazo de la actual resolución 426 de 2018.
Carlos García	Automundo	quisiera se tuviera en cuenta que la fotomulta informe de la velocidad limite a la cual esta calibrada la camara y su lugar de anclaje, esto evitaria mucho el abuso.		X	Con referencia a la información de ubicación de las cámaras, esta exigencia se encuentra contenida en el proyecto de resolución y la ANSV hará pública la información de las cámaras autorizadas por la entidad a través de su página web y en ella también se dispondrá de la información asociada a calibración de equipos y señalización. De otra parte, se aclara que el proyecto regula el trámite que deben cumplir las autoridades de tránsito para poder instalar los SAST y no el proceso sancionatorio, por ser un tema que compete al Congreso de la República.
Gustavo Adolfo Pacheco		1. Que se actualice la página del Runt incluyendo el correo electrónico para la notificación del comparendo o el reclamo al que haya lugar.  2. SI PASADOS 30 DÍAS CALENDARIOS Y NO EXISTE NI EL PAGO NI RECLAMO SOBRE EL O LOS COMPARENDO, SE INMOVILICE EL VEHÍCULO, CON LO CUAL SE ASEGURA: 1. EL PAGO DEL COMPARENDO DE QUIEN POSEE EL VEHÍCULO, Y 2. CON LA INMOVILIZACIÓN, APARECERÁ EL DUEÑO O QUIEN APARECE COMO PROPIETARIO EN LA TARJETA DE PROPIEDAD Y SE DISMINUYE O TENDRÁ QUE DESAPARECER LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS SIN LA DEBIDA LEGALIZACIÓN DE COMPRA VENTA, A CAUSA DE MUCHOS CONCESIONARIOS PIRATAS.		X	Respuesta 1: En el parágrafo 3 del artículo 8 de la ley 1843 de 2017 se expresa que: "Será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificaciones en el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT, no hacerlo implicará que la autoridad enviará la orden de comparendo a la última dirección registrada en el RUNT...". Por lo anterior, no es necesario incluir en esta resolución la responsabilidad de actualizar la información en el RUNT. Frente a las demás informaciones, se aclara que se trata de temas que atañen al tema sancionatorio, el cual es de reserva legal y no podría regularse a través de una resolución.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."					
Fabio Eduardo López Correa		<p>CREO QUE ES EL MOMENTO PARA REORDENAR COSAS QUE ESTAN MAL. EN MEDELLIN , CUANDO SE LLEGA DEL SUR OCCIDENTE DEL PAIS SE TIENE QUE ENTRAR OBLIGATORIAMENTE POR LA AVENIDA REGIONAL.....O CONOCIDA COMO AVENIDA DEL RIO....</p> <p>ES PASO OBLIGADO SI UNO ENTRA A MEDELLIN O PASA POR AHI PARA LA COSTA NORTE Y DE IGUAL MANERA HACIA BOGOTA.</p> <p>PERO HAY UN ABSURDO.....FOTOMULTAS EN ESA VIA.....COMO SI TUVIERA MEDELLIN OTRAS VIAS PARA UNO PASAR .... NO HAY OTRA VIA.</p> <p>DESDE SABANETA Y MEDELLIN PONEN LAS FOTOMULTAS CUANDO HAY PICO Y PLACA Y UNO VA DE VIAJE.....</p> <p>POR FAVOR.....PORQUE NO SE REGLAMENTA ESO DESDE YA MISMO??</p> <p>PORQUE DETERMINACIONES ABSURDAS, CUANDO DEBEMOS HACER LA VIDA MAS FACIL???</p>		X	<p>Según lo expresado en la Ley 769 de 2002 por la cual se adoptó el Código Nacional de Tránsito, los alcaldes como autoridades de tránsito dentro del territorio de su jurisdicción, están facultados para "... impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos". (Art 11, Ley 769 de 2002). Se trata de una competencia otorgada por la Ley, por lo cual no es posible realizar una modificación o limitación a la misma, mediante una resolución.</p>
José Corredor		<p>Buenas tardes Doctor Ariza, con relación al proyecto de norma para autorizar la instalación de cámaras para la fotodetección de infracciones, respetuosamente sugiero que se indique en la norma la obligación del concesionario, de colocar sobre las vías,(especialmente en las nacionales), avisos luminosos tipo pasa calle, 300 o 400 metros antes de donde se ubique la cámara. Esto con el fin de advertir a los conductores sobre la proximidad de la cámara.</p> <p>Es un hecho, que hasta ahora la ubicación de esas cámaras, servía solo para favorecer injustificadamente a intereses económicos de particulares, mas que para prevenir accidentalidad.</p>		X	<p>En el Anexo 2 se incluyen las condiciones que debe tener la señalización de las zonas donde se realiza detección electrónica de presuntas infracciones al tránsito. En esta resolución se incluye no solo una señal a 500 m para vías nacionales o a la longitud considerada por la autoridad de tránsito para vías urbanas, sino que deberá, además de esta señal, incluir una señal en el punto donde inicia la detección y la obligación de señalizar los accesos al tramo de detección y el uso de señales en ambos costados para las vías en doble calzada, con el fin de garantizar que el usuario esté plenamente informado que está accediendo a una zona de detección electrónica. Se incluye el uso de señales informativas elevadas (obligatorio en algunas clasificaciones de vías rurales).</p>
Manuel Betancur		<p>me permito realizar cuatro sugerencias al proyecto, la primera en calidad de director de YoPeatón UPB, una iniciativa de empoderamiento del ciudadano peatón, y la segunda como ciudadano preocupado por las restricciones que se colocan a los SAST.</p> <p>1) En el proyecto en ninguna parte se considera a la comunidad afectada, por las violaciones al código nacional de tránsito terrestre, como un actor en el proceso. La ley debe tener como función la protección de los derechos de los ciudadanos y, si bien es cierto que las estadísticas de accidentes y de infracciones dan una idea de los puntos del territorio donde la violación de esos derechos acarrea fatalidades e incapacidades permanentes, no debe limitarse a dichos indicadores. Es urgente que el estado incluya a la ciudadanía para la creación de territorios inteligentes, en los cuales sea la inteligencia de la propia ciudadanía la que guíe las decisiones de la agencia, sin esperar a que las infracciones de tránsito sean tantas y tan graves que resulten en incidentes lamentables. Esto generaría participación. Por tanto, la sugerencia es que, adicional a los tres criterios dados en el artículo 4 (Sinistralidad, prevención e infracciones) agregar un cuarto: "Quejas de la ciudadanía", donde dichas quejas podrán recibirse por medios electrónicos destinados específicamente para ello. De esta manera, la ciudadanía podrá decidir en qué zonas del territorio considera, ella misma, que se requieren controles.</p> <p>2) Aunque el título es "Por el cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones", la norma parece orientada específicamente a los sistemas automáticos y semiautomáticos, dejando poco margen de acción a "otros medios tecnológicos". Por ejemplo, el celular, hoy día, ofrece posibilidades que son insospechables para otros. Considero por tanto</p>		X	<p>En cuanto al primer punto: No es viable la inclusión de este cuarto criterio dado que los criterios técnicos de seguridad vial que se relacionan en la presente reglamentación, están fundamentados en determinar los puntos críticos basados en temas de prevención y enfocados en cambiar las conductas riesgosas de los actores viales.</p> <p>Con respecto al segundo punto: Se define como Sistemas o equipos automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito (en adelante SAST): Dispositivos electrónicos que permiten indicar con precisión la identificación de un vehículo o un conductor, los cuales serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo. Los SAST pueden ser dispositivos de instalación fija, móvil, automáticos o semiautomáticos, de acuerdo con esta definición es posible tomar al celular como otro medio tecnológico, sin embargo deberá cumplir con requisitos de metrología para disponer adecuadamente de sus funcionalidades en la toma de la evidencia. En todo caso, se aclara que el objetivo del proyecto normativo, es definir los criterios técnicos para que puedan ser instalados los equipos, en función del nivel de riesgo, el cual amerita reforzar los controles, para generar autoregulación de los autores viales, por lo cual regular el tipo de tecnología a utilizar es un tema que desborda el objetivo de la norma.</p> <p>En cuanto al tercer punto: En esta reglamentación está incluidos los SAST móviles que se ubican en un punto determinado sobre la zona de fotodetección, la cual tiene asociada una señalización tanto informativa, reglamentaria y preventiva, no obstante el control de vía apoyado en dispositivo móvil, no es considerado como detección electrónica, por lo tanto está exceptuado de realizar el trámite de autorización de instalación.</p> <p>En cuanto al cuarto punto: El Estado al expedir normatividad como la presente Resolución propende por considerar el derecho a la vida y a la integridad como derechos fundamentales de los actores viales y en especial los peatones, ya que su fin último es prevenir siniestros viales, incentivando la autoregulación frente a conductas riesgosas. En cuanto a su solicitud de ampliar la zona de aplicación de los SAST móviles, se revisará la redacción, para que sea claro que se trata de un espacio geográfico y no solo de un punto.</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Gregorio Jaramillo		<p>he recorrido mucho las carreteras en Brasil y siempre he anhelado que en Colombia se copie ese modelo de prevención con sistema electrónicos en los sitios críticos que existe tanto en las vías nacionales como en las urbanas, la señalización se empieza a anunciar un kilómetro antes del sitio demarcando la velocidad con la que se tiene que pasar el sitio crítico que es donde está instalada la cámara electrónica y a la vez muestra a la velocidad que pasa el carro, además la cámara cuenta con una luz intermitente color rojo, claro las cámaras están instaladas es para prevenir accidentes y no para negocio como usualmente se acostumbra en Colombia , ósea que así se acabarían los policías de carretera escondidos atracando las personas.</p> <p>yo sugiero se envíen una pequeña comisión a que hagan un recorrido desde sao pablo por la Dutra a cualquier otra ciudad para que miren y observen como esta diseñadas y como funciona ese sistema de cámaras electrónicas en ese país que me parece es uno de los mejores del mundo y el comparando si violo los límites llega a la dirección del propietario o al correo electrónico y se puede pagar por medios electrónicos sin necesidad del manipuleo de cursos ni enredos. Claro se necesita que se actualice el sistema de identificación de personas se mantenga y se obligue a estar actualizando los datos, que es otra cosa q aquí en Colombia no funciona</p> <p>Dejo este Link muy importante sobre el sistema en Brasil.<a href="http://www.transitoideal.com/es/artigo/1/conductor/67/resultados-de-la-fiscalizacion-electronica">http://www.transitoideal.com/es/artigo/1/conductor/67/resultados-de-la-fiscalizacion-electronica</a></p>		X	<p>El propósito que persigue la Resolución es contribuir a la disminución de los siniestros viales en aquellos puntos identificados como riesgos. El marco jurídico colombiano contempla las precisiones mencionadas en la observación y justamente este proyecto normativo apunta a la consecución de los objetivos señalados en su escrito.</p>
	Jamoyona electronics	<p>Considero que se debería reglamentar la sanción por velocidad, no es posible que en un sitio donde la velocidad máxima sea de 30k/h y le apliquen una sanción por ir a 35k/h, esos 5k/h creo que no tiene relevancia en el momento de la frenada. Diferente es que diga que máximo 30k/h y yo pasé a 50 ó 60k/h ahí si hay relevancia</p>		X	<p>La reglamentación en lo correspondiente a infracciones de tránsito entre ellas, el exceso en el límite de velocidad, se encuentra establecida en el Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de 2002, por lo cual, modificar dicha normatividad no se encuentra dentro del alcance de la presente proyecto de Resolución.</p>
Alvaro Gómez Salazar		<p>Se debe definir con exactitud lo que es la detección aérea. Si no se define, por allí se colan los micos.</p>		X	<p>La definición de control aéreo se encuentra consagrada en el literal d) del artículo 3 del proyecto.</p>
Oscar Salazar		<p>Respecto a los avisos de fotodetección cuando un conductor va manejando tengo la siguientes propuestas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Que los avisos que informen la fotodetección también contengan la información precisa de la velocidad máxima permitida.</li> <li>2. Que al finalizar el sector de la fotodetección, sea instalado un AVISO que informe "FIN ZONA DE FOTODETECCIÓN". (actualmente se conoce el punto de fotodetección pero nunca donde termina, impidiendo la claridad y certeza que merecen los conductores)</li> </ol> <p>Con estas propuestas se le dan mas garantías a los conductores y en un eventual proceso, se respetaran mejor sus derechos.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Por otro lado, considero que para conducir en las diferentes ciudades de un mismo país, cada alcaldía ha tomado medidas exageradas en las fotodetecciones que deben ser reglamentadas. Debería ser un estandar para todas las ciudades, un caso ejemplar es la ciudad de medellin:</li> </ol> <ol style="list-style-type: none"> <li>3.1. Fotomulta por velocidad en la ciudad: Si exceden de 60 km / h</li> <li>3.2. Fotomulta por velocidad en las autopistas: Si exceden los 80 km / h</li> <li>3.3. Si requieren velocidades inferiores, la alcaldía debe disponer de reductores de velocidad en dichos sitios, con avisos previos para evitar la destrucción de la suspensión de los vehículos, e incluso accidentes</li> </ol>		X	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. La forma en que deberá presentarse la información sobre la velocidad máxima permitida se encuentra definido en el Artículo 9. Señalización. Los SAST deberán utilizar para el diseño, instalación y operación en las vías, señales informativas, reglamentarias, marcas viales o señales de mensajería variable asociadas al sistema, y adicionalmente presentar toda la señalización correspondiente a las condiciones existentes en la vía, de acuerdo con lo previsto en la Resolución 1885 del 17 de junio de 2015, por la cual se adopta el "Manual de Señalización Vial - Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia", o la norma que la adicione, modifique o sustituya. Adicionalmente, se detalla en el Anexo 2. Requerimientos mínimos de la señalización para diseño, instalación y operación de SAST.</li> <li>2. Las precisiones relacionadas con los dispositivos de señalización vial se encuentran definidos en el artículo 9. Señalización, y Anexo 2. Requerimientos mínimos de la señalización para diseño, instalación y operación de SAST.</li> <li>3. Se aclara que de acuerdo con lo previsto en el parágrafo 3 del artículo 6 de la Ley 769 de 2002, "Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código.". Por lo anterior, por mandato legal, cada municipio tiene autonomía sobre su jurisdicción para emitir y tomar medidas relacionadas con el ordenamiento del tránsito, por lo cual no es posible modificar o limitar dicha facultad mediante una resolución.</li> </ol>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Humberto Andrés Duque		<p>II. FUNDAMENTOS PARA LA MODIFICACIÓN AL PROYECTO DE RESOLUCIÓN</p> <p>Artículo 9. Señalización</p> <p>... "Artículo 9. Señalización. Los SAST deberán contener para el diseño, instalación y operación, la señalización de acuerdo con lo previsto en la Resolución 1885 del 17 de junio de 2015, "por la cual se adopta el manual de Señalización Vial -Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia", o la norma que la adicione, modifique o sustituya y teniendo en cuenta los requerimientos mínimos establecidos en el Anexo 2, que hace parte integral de la presente Resolución"...</p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior y revisando la página web del MINTRANSPORTE y de la ANSV donde se hace alusión a la señalización que deberá instalarse para advertir la presencia de los SAST en las vías concesionadas, es de suma importancia recalcar a las concesiones encargadas de las vías nacionales prestar la mayor agilidad y disposición respecto al otorgamiento de los permisos de instalación de señalización en cada punto SAST puesto que se debe cumplir con los parámetros de la resolución.</p>	X		Se efectuará un ajuste al articulado, para hacer una precisión en el sentido solicitado.
Mauricio Camacho		<p>1.Medición de velocidad:</p> <p>¿Viola el límite de velocidad un conductor que en una vía urbana con señal de velocidad máxima 50 km/h transita a 52 km/h ?</p> <p>¿ Lo hace quien en una carretera con señal de velocidad máxima 80 km/h transita a 83 km/h ?</p> <p>¿ Lo hace quien en una carretera con señal de velocidad máxima 100 km/h transita a 105 km/h ?</p> <p>Esos interrogantes, que se presentaron al popularizarse los medidores en los años 60 del siglo pasado, motivaron la intervención de la técnica y a establecer como criterio técnico (esto es un verdadero criterio técnico) la tolerancia a favor del conductor en la medición de velocidad. En todos los países en que se usa el sistema detección electrónica para velocidad y la medición no se hace por velocidad de tramo sino por medición de velocidad instantánea (Ver Ingeniería de Tránsito de Rafael Cal y Mayor) como en Colombia, se establecen tolerancias en un pequeño porcentaje derivadas de varios errores de medición que pueden agruparse así: de la máquina medidora, de la ubicación del conductor y de las condiciones del velocímetro).</p> <p>1.1.Precisión de la máquina:</p> <p>La máquina misma tiene un nivel de error derivado de que el instrumento de medición no puede situarse exactamente al frente de un vehículo que se desplaza a cierta velocidad a riesgo de ser embestida y destruida por el vehículo. Lo anterior a menos que se encuentre en una curva al final del tramo recto que vigila, protegida por barreras.</p>		X	Respecto a la solicitud de incluir una serie de definiciones relacionadas con la velocidad, se evaluará la pertinencia para incluirlas dentro del documento "Guía Metodológica Que Empleará La Agencia Nacional De Seguridad Vial, Para La Evaluación De Los Criterios De Seguridad Vial" que es un documento que se deriva del proyecto de resolución en cuestión.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Mauricio Camacho		<p>La resolución debe incluir artículos del siguiente tenor:</p> <p><b>5.2.EN CONTROL DE VELOCIDAD</b></p> <p>Artículo X. Tolerancia en control de velocidad. Se concederá a favor del conductor una tolerancia entre el 5% y el 10% en relación con la velocidad máxima admitida, para la modalidad de detección de velocidad de punto, con excepción de las zonas de cruce peatonal demarcado en que la prueba gráfica demuestre la existencia de peatones. Esa tolerancia será del 1% en las mediciones de velocidad de tramo.</p> <p><b>5.3.EN CONTROL DE CRUCE DE SEMÁFOROS EN ROJO</b></p> <p>Artículo X. Tolerancia en control de cruce de semáforo en rojo. Se concederá a favor del conductor una tolerancia entre 0,5 y 0,75 segundos desde el momento en que el semáforo haga el cambio a luz roja.</p>		X	<p>En primera medida, se aclara que en términos metrológicos, no es conveniente utilizar el término "tolerancia" para designar un valor de error máximo permitido. Es necesario precisar que esta norma no obedece a la regulación de especificaciones técnicas y metrológicas de los equipos medidores de velocidad o de detección del paso de semáforo en rojo. La definición de este tipo de parámetros para instrumentos de cualquier tipo no es competencia del Ministerio de Transporte ni de la ANSV, este tipo de precisiones deben hacer parte de un reglamento técnico para cada uno de los instrumentos que se requieran y allí deben considerarse múltiples aspectos, entre ellos la revisión de normativa metrológica internacional, análisis del mercado nacional e internacional, entre otros.</p>
Mauricio Camacho		<p>La resolución debe incluir artículos del siguiente tenor:</p> <p><b>5.4.EN CUANTO A REGLAS DE SEÑALIZACIÓN</b></p> <p>Artículo X. La señalización que advierte del control automatizado de las infracciones en el caso de velocidad se colocará a no menos de quinientos (500) metros del dispositivo en las zonas en que se pueda circular a la máxima velocidad permitida por el Código de Tránsito, en los demás casos de control de velocidad se hará a distancias proporcionales y decrecientes a aquella.</p> <p>...</p> <p>Parágrafo. La señalización que advierte del control automatizado de las infracciones diferentes a velocidad se instalará en la forma y condiciones que ordene para cada caso el Manual de Señalización Vial - Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia.</p> <p>"</p>		X	<p>No es viable la inclusión de este artículo, toda vez que la señalización reglamentaria es competencia de las autoridades de tránsito, basados en los estudios técnicos que adelante para su diseño e instalación.</p>
Fernando Torres M		<p>No es para nada saludable que los entes públicos sean los primeros en burlar las leyes, hay una sentencia clara donde establece que las cámaras fotomultas deben estar debidamente señalizada su ubicación, y cuando se dice debidamente, se sobre entiende que no son avisos a lo lateral de la vía, de pequeño tamaño y muchas veces escondidas entre maleza, a parte que otros vehículos pueden obstaculizar ver dichas señales,</p> <p>Una debida demarcación e información de las cámaras acompañada del redar es lo que debe exigir el ministerio de transporte, y así se logra el objetivo real de reducir la velocidad y evitar accidentes..</p> <p>Un ejemplo son los radares instalados entre girardot e ibagué, que sin cámaras si logra el objetivo de reducir la velocidad.</p> <p>Anexo una imagen que muestra una debida información para la reducción de velocidad, con la cual se busca realmente salvaguardar la vida y no una captación de dinero indebida.</p> <p>Sobra decir que este tipo de demarcación e información debe ser aplicada tanto para la zona urbana como para las carreteras intermunicipales.</p> <p>Algo indiscutible es que en los semáforos no requieren tanta información de las cámaras, ya que es obvio que el semáforo por ende es el aviso</p>		X	<p>Se aclara que el proyecto es respetoso de las sentencias de las autoridades judiciales y en especial de la sentencia C-038 de 2020, la cual establece que las ayudas tecnológicas pueden seguir en funcionamiento. Frente a las observaciones relacionadas con señalización, se aclara que el proyecto busca justamente que éstas sean visibles para los actores viales. En el Anexo número 2 establece unos parámetros de altura de letra y tipo de señal (elevada o a nivel) de acuerdo con el tipo de vía. Esto, con el fin de mejorar la visibilidad de la zona de detección a los conductores. En adición a ello, se informa que el número de señales se ha ajustado a la tipología de la vía. De igual forma, se precisa que la Ley 1843 de 2017, establece en su artículo 10, que para vías nacionales en donde operen ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones de tránsito que detecten velocidad la señal deberá ubicarse a 500 metros de antelación del equipo, en otros casos se deberán adicionar señales visibles en la vía. Por otro lado, se informa que las especificaciones técnicas (forma, color, tamaño, ubicación) de la señalización están regladas en el Manual de Señalización Vial (Resolución 1885 de 2015), por lo que el proyecto de Resolución no exige el cumplimiento de la normatividad vigente aplicable.</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Camilo Santos	Asociación de Organismos de Apoyo Integral a la Seguridad vial	1. El Artículo 2 establece que: "Artículo 2. Ámbito de aplicación. La presente Resolución es aplicable a todas las autoridades de tránsito en el país, que directamente, o a través de terceros, instalen y operen sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito".	Parcialmente		Se hará una claridad con relación a los permisos que ya se encuentran autorizados.
Camilo Santos	Asociación de Organismos de Apoyo Integral a la Seguridad vial	Proponemos que el texto definitivo de este artículo, haga aclaración de: a) La Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá incluir TODAS las observaciones y/o requerimientos en las dos (2) oportunidades y dentro de los plazos referidos en el presente artículo. Por lo tanto, cualquier observación surgida por fuera de estas condiciones no podrá ser contestada por la Autoridad de Tránsito, sin que sea causal de rechazo de la solicitud.	Parcialmente		Se considera que con la redacción actual, es clara la oportunidad que tiene la ANSV para requerir documentos faltantes o incompletos, por lo cual no es necesario hacer la precisión solicitada; no obstante, se hará un ajuste en la redacción establecida en el literal c) para mayor claridad
Camilo Santos	Asociación de Organismos de Apoyo Integral a la Seguridad vial	Proponemos que el texto definitivo de este artículo, indique que tanto el documento de Autorización o Negación de la instalación del SAST, como toda la trazabilidad documental aportada, incluyendo observaciones y respuestas, reposen en el Sistema de Información dispuesto para tal fin; con acceso disponible a la Autoridad de Tránsito solicitante	X		Se aclarará que la información debe estar disponible para consulta, con el fin de facilitar su revisión por parte de los interesados
Camilo Santos	Asociación de Organismos de Apoyo Integral a la Seguridad vial	Solicitamos se haga precisión sobre la denominación "Entidad Administradora de la respectiva infraestructura vial"; y proponemos que se desarrolle su definición en el Artículo 3 Definiciones. En nuestro análisis, hemos interpretado que dicho rótulo solamente es aplicable a entidades públicas encargadas de la administración de la vía, según su clasificación así: <input type="checkbox"/> INVIAS: Vías Nacionales No Concesionadas <input type="checkbox"/> ANI: Vías Nacionales Concesionadas <input type="checkbox"/> DEPARTAMENTO: Vías Departamentales <input type="checkbox"/> DISTRITO O MUNICIPIO: Vías Municipales No caben dentro de la denominación "Entidad Administradora de la respectiva infraestructura vial"; empresas privadas concesionarias viales contratistas del Estado	X		Se aclarará que el administrador vial, en efecto hace referencia a la entidad pública a la cual le compete por mandato de la ley, la administración de la respectiva vía.
Camilo Santos	Asociación de Organismos de Apoyo Integral a la Seguridad vial	El literal A del artículo 7, no hace distinción entre SAST fijo o SAST móvil; por lo que se entiende aplicable para ambos. Proponemos que el texto definitivo de este artículo, haga aclaración de: a) Bajo qué criterios o referencia normativa se tramitará y otorgará el permiso de ocupación temporal por parte de la entidad administradora de la infraestructura vial para el caso de SAST móviles; toda vez, por definición del literal F del artículo 3, los SAST móviles "no requieren soportes fijos y permanentes en la vía" b) Bajo qué criterios o referencia normativa se tramitará y otorgará el permiso de ocupación temporal por parte de la entidad administradora de la infraestructura vial para el caso de SAST Fijos c) Si la Entidad Administradora de la infraestructura vial no realiza la validación dentro del término establecido (10 días hábiles), la afectación o perjuicio no puede recaer sobre el solicitante ni puede impedirse el inicio de operación del SAST. Debe asegurarse el cumplimiento de la obligación, dentro del término, por parte de la Entidad Administradora de la infraestructura vial		X	Respecto a las consideraciones del literal A del artículo 7, se considera que las entidades administradoras de la infraestructura son autónomas para definir las condiciones frente al uso de dicha infraestructura que administra, por lo cual no es oportuno incluir el detalle de la normatividad aplicable para cada uno de ellos. Adicionalmente se aclara que para la operación de los SAST no solo es necesario la instalación del equipo, sino también todos los elementos que integran el sistema, de esta manera la señalización como parte integrante del sistema debe ser fija dada las disposiciones del Manual de Señalización. Finalmente, respecto a la pregunta referenciada como c) se tiene que dado que la entidad administradora de la infraestructura es la responsable por el estado de la misma, la autoridad de tránsito se debe supeditar a las condiciones establecidas por la entidad administradora competente.
Camilo Santos	Asociación de Organismos de Apoyo Integral a la Seguridad vial	Proponemos que el texto definitivo de este parágrafo, haga aclaración de: a) La indicación de fecha tiene efecto informativo b) Cuál es la documentación relacionada que se debe aportar c) En caso de no presentarse el inicio de operación en la fecha indicada, no tiene ningún efecto frente a los derechos otorgados con la Autorización de Funcionamiento a los SAST; pudiendo ser reprogramada por la Autoridad de Tránsito		X	Se aclara que la documentación a aportar para dar cumplimiento a los criterios de operación, se encuentra listada en el artículo 7 del proyecto. Con relación a la fecha de inicio de operación, se precisa que es solo informativa, dado que depende exclusivamente de la autoridad de tránsito, la cual es responsable de dar cumplimiento a todos los criterios de operación. Finalmente, con relación a la solicitud de establecer la posibilidad de reprogramar el inicio de operación, se considera que no es viable.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Camilo Santos	Asociación de Organismos de Apoyo Integral a la Seguridad vial	Aclarar que el término "Entidad" referido en el parágrafo 4 del Artículo 7, y en el parágrafo del Artículo 12, refieren a la Agencia Nacional de Seguridad Vial; de modo no se haga interpretación que el término "Entidad" corresponda a la Autoridad de Tránsito "Artículo 7. (...) Parágrafo 4. Hasta tanto el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial permita la recepción de la documentación referida en el presente artículo, la entidad deberá disponer de un mecanismo virtual para su recepción y consulta". "Artículo 12 (...) Parágrafo. Hasta tanto el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial permita el reporte de información referido en el presente parágrafo, la entidad deberá disponer de un mecanismo virtual para su recepción y consulta"		X	La entidad hace referencia a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, citada en el parágrafo 4, por lo cual no se considera necesario efectuar la modificación solicitada
Camilo Santos	Asociación de Organismos de Apoyo Integral a la Seguridad vial	Proponemos que el texto definitivo de estos artículos, hagan aclaración de: a) Cuál es la información que debe reportar la Autoridad de Tránsito a efecto de realizar los análisis de indicadores anuales; o si este tema será definido, desarrollado y reglamentado por otra norma posterior b) Los resultados en la medición de los indicadores no afectan los derechos otorgados con la Autorización de Funcionamiento a los SAST		X	Respecto a los indicadores que deben reportar a la autoridad, estos están definidos en el Artículo 11 y en el numeral 6 del Anexo 1, y su forma de presentación será definida en la metodología Para La Evaluación De Los Criterios De Seguridad Vial, documento que se deriva del proyecto de resolución en cuestión y adoptará la ANSV.  De otra parte, respecto a la medición de los indicadores, estos no afectaran los derechos otorgados con la autorización en funcionamiento, lo que se busca es tener una trazabilidad para el seguimiento al comportamiento de los actores viales y las condiciones de seguridad vial en los puntos autorizados para la instalación de SAST.
Camilo Santos	Asociación de Organismos de Apoyo Integral a la Seguridad vial	Proponemos que el texto definitivo de este artículo, haga aclaración de: a) Las modificaciones que requiera la Autoridad de Tránsito cuya autorización haya sido solicitada y otorgada como SAST fijos o SAST móviles; y posteriormente la Autoridad de Tránsito decide modificarlo al otro tipo, donde se cumplen exactamente con los mismos criterios de aprobación; no deberían surtir un nuevo trámite de autorización ante la ANSV b) Las modificaciones que requiera la Autoridad de Tránsito cuya autorización haya sido solicitada y otorgada en un sitio de ubicación; y posteriormente la autoridad de tránsito tuviera que reubicarlo por intervención en la infraestructura vial a otro sitio cercano (+/- 100 Metros) donde se cumplen exactamente con los mismos criterios de aprobación; no deberían surtir un nuevo trámite de autorización ante la ANSV. c) Las modificaciones que requiera la Autoridad de Tránsito cuya autorización haya sido solicitada y otorgada sobre unos códigos de infracciones; y posteriormente la Autoridad de Tránsito decide adicionar otros, donde se cumplen exactamente con los mismos criterios de aprobación; no deberían surtir un nuevo trámite de autorización ante la ANSV		X	Se considera inconveniente establecer un listado de alternativas, dado que podría excluirse situaciones que puedan tramitarse como una modificación y no requieran surtir un nuevo trámite. Por lo anterior, no se acepta la solicitud propuesta, dado que será necesario realizara un análisis para cada caso.
Camilo Santos	Asociación de Organismos de Apoyo Integral a la Seguridad vial	El literal M de la sección 3 del Anexo 1, establece que: "Estudio de Velocidad. Estudio en el cual la Autoridad de Tránsito presente los análisis de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía para determinar la velocidad máxima permitida en la zona de influencia según lo establecido en el Código Nacional de Tránsito Terrestre y posteriormente, determinar la velocidad de fiscalización, la cual debe ser consistente con la velocidad máxima permitida".		X	Respecto a la diferencia de velocidad máxima permitida que puedan existir entre la señalización de velocidad en el sitio (antes de instalar un SAST) y la verificada en el proceso de autorización del SAST, se deberá atender la velocidad máxima permitida de conformidad con el método de límites de velocidad vigente por el Ministerio de Transporte y las disposiciones del Código Nacional de Tránsito. Se aclara que tanto la Autoridad de Tránsito como la Entidad que administre la Infraestructura deben dar cabal cumplimiento a las disposiciones sobre la materia Por otra parte, Respecto al aporte de la información de los estudios realizados por la entidad Administradora de la infraestructura vial, no corresponde al alcance, de la resolución en cuestión. El detalle de evaluación de la velocidad se incluirá en la guía metodológica que se adoptará con posterioridad a la adopción del presente proyecto de resolución.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Camilo Santos	Asociación de Organismos de Apoyo Integral a la Seguridad vial	"Prevención. Identificar, analizar y valorar del nivel de riesgo en términos de seguridad vial de la zona de influencia según el procedimiento establecido en la Guía de Auditorías e Inspecciones de seguridad vial vigente. Este documento debe contener el registro y toma de información relevante para el análisis de riesgo (la cual debe ser consistente con la información registrada en el ítem de descripción general del proyecto) e incluir las evidencias y hallazgos detectados para el análisis de riesgo arrojado" Solicitamos aclarar la referencia documental; Si es un documento ya existente o si está en elaboración.		X	Se aclara que la Guía de Auditorías e Inspecciones de seguridad vial, es un documento que actualmente se encuentra en proceso de Respuesta a Observaciones o Comentarios de Consulta Pública por parte del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para su posterior adopción.
Camilo Santos	Asociación de Organismos de Apoyo Integral a la Seguridad vial	"Infracciones. Identificar el o los puntos de infracciones de tránsito según las estadísticas de la autoridad de tránsito territorial dentro de la zona de influencia. Las estadísticas deberán reportarse mes a mes, se presentarán para la zona de influencia y periodo de tiempo definidos en la Guía Metodológica y serán comparados con la información consignada en el Sistema Integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT). La gestión administrativa asociada al historial de cada una de las infracciones, como parte de la estadística a valorar y reportada en el SIMIT, debe indicar el estado de cartera de los comparendos (pagados/no pagados)". Solicitamos revisar cual es la relación existente, en términos de Seguridad Vial, determinada por los Comparendos Pagados/No Pagados; respecto de las Infracciones impuestas. Proponemos que la cantidad de infracciones impuestas, en sí misma, justifica la pertinencia del criterio.		X	Respecto al numeral 5, Literal c, se considera pertinente la evaluación del criterio señalada. La sanción busca el cambio del comportamiento a los usuarios que incurran la violación a las normas de tránsito, de igual manera en el proceso contravencional particularmente el número de comparendos pagados, busca elementos en la misma conducta de los usuarios, pues en la medida que se haga efectivo el cobro y el pago de las sanciones, se considera que tiene un mayor efecto en el comportamiento de los usuarios viales.
Carlos Enrique Hernandez Lopera		El Concepto de Siniestralidad, que aparece en los criterios técnicos de instalación, incluye el daño material y humano. No sería necesario cualificar el daño humano, diferenciando las simples lesiones y el caso más crítico la pérdida de la vida dentro del incidente de tránsito (Lo cual a mi juicio debe tener una mayor consideración, por cuanto la vida es el bien máximo a proteger). Muchas veces estos elementos se instalan en sectores en los cuales no se tiene información exacta de la accidental en el punto específico de instalación, se tiene información de accidentalidad en proximidades al punto, en intersecciones de la vía; ¿ es posible estimar esta accidentalidad en forma ponderada? Y que radio de acción o perímetro del sector es aceptado para el análisis de dicha información?		X	Como se indica en el proyecto de resolución uno de los criterios utilizados es el de Siniestralidad, este concepto esta relacionado con los sucesos que producen un daño material o humano, y el desarrollo de este criterio será establecido en la "Guía Metodológica Que Empleará La Agencia Nacional De Seguridad Vial, Para La Evaluación De Los Criterios De Seguridad Vial" que es un documento que se deriva del proyecto de resolución en cuestión. Para la aplicación del criterio de siniestralidad, la autoridad de tránsito territorial deberá aplicar el procedimiento para la definición conceptual de un tramo crítico por siniestros de tránsito, la cual consiste en una metodología que efectivamente puede determinar si el corredor vial existe un tramo crítico, al cual se le llama "Tramo de concentración de siniestros" (TCS); de igual manera, con el fin de considerar todos los tipos de severidad en los siniestros registrados en la infraestructura, se aplicará el concepto de accidente equivalente "AE", entendido como aquel concepto que permite considerar todos los niveles de severidad de un suceso o evento vial: accidentes con víctimas fatales (F), accidentes con heridos de acuerdo con la severidad de la lesión (L), y accidentes con daños a la propiedad (DP). Este último aspecto se tiene en cuenta, dado que en sí mismo constituye una alerta frente a posibles problemáticas de inseguridad vial del respectivo sistema de movilidad. El indicador AE permite considerar todos los niveles de severidad debidamente ponderados, asignando un peso proporcional según la gravedad y/o severidad de las víctimas y el bien jurídico tutelado. Adicionalmente se contempla la asignación de radios de acción dependiendo la tipología de la vía y la zona en la cual se encuentra la infraestructura a evaluar para una instalación de un sistema de Fotodetección.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Carlos Enrique Hernandez Lopera		<p>El Literal d) del Artículo 7 Condiciones de operación establece:                      "d) Señalización: Soportes o evidencias tales como fotos o videos, en los que conste la señalización efectivamente instalada, de acuerdo con el diseño presentado para la autorización. Esta evidencia deberá adjuntarse al sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y deberá tener en cuenta para su presentación, los parámetros contenidos en el anexo número 2 de la presente resolución, el cual hace parte integral de ésta, y se enmarca en lo dispuesto en el Manual de Señalización Vial adoptado mediante la Resolución 1885 de 2015 del Ministerio de Transporte."</p> <p>¿Qué sentido tiene la exigencia de señalización efectivamente instalada, cuando apenas estoy realizando los trámites de aprobación? Si por alguna circunstancia no se aprueba, toca retirar dicha señalización, lo cual no es bien visto por los usuarios de las vías, implicaciones en términos presupuestales y de lugar a cuestionamientos por falta de rigor técnico. Consideramos que esa información debe ser revisada en planos, y luego que se autorice e instale, ser objeto de verificación por parte de la Agencia de Seguridad Vial.</p>	Parcialmente		<p>Es importante indicar que el Literal d) del Artículo 7 Condiciones de operación, se encuentra en el Capítulo III Criterios de Operación, esto indica que la autorización a la solicitud de un sistema de Fotodetección ya debe haberse surtido por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, además la autoridad de tránsito debe haber adelantado todas las exigencias en caso de requerirse la viabilidad del uso de la infraestructura, como se indica en el Literal a) del Artículo 7. Lo anterior indica que la autoridad de tránsito no debe instalar la señalización sin antes de obtener la autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y en caso de que se requiera la viabilidad del uso de la infraestructura por parte de las entidades del gobierno que administran la infraestructura. De igual manera se señala que la interpretación que se hace del Literal d) del Artículo 7 Condiciones de operación, es errada por las razones ya explicadas, no obstante, se realizará revisión y de encontrarse oportuno se complementarían el articulado en cuestión.</p>
Carlos Enrique Hernandez Lopera		<p>El artículo 8 Habla del mantenimiento, pero no establece la periodicidad, ni un término máximo para la realización de dicho mantenimiento. Ello queda librado a la voluntad y buen juicio del operador. No sería más técnico un mantenimiento preventivo cada seis meses?? De tal forma que se garantice al usuario de las vías la confiabilidad de los equipos.</p>		X	<p>La definición de las condiciones de operación metrológica de los equipos, son aspectos que desbordan el objeto de la presente norma y la competencia otorgada por el Decreto 1595 de 2015 para su expedición, por lo cual frente a dicho tema, se deberán seguir los parámetros generales consagrados en el Decreto 1595 de 2015. En todo caso, se aclara que los equipos siempre deben estar en óptimas condiciones para su uso, por lo que los operadores deben estar continuamente realizando el mantenimiento preventivo y correctivo.</p>
Carlos Enrique Hernandez Lopera		<p>El Artículo 12, establece una vigencia de cinco (5) años para la autorización. Artículo 12. Vigencia de la autorización. Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, tendrá una duración cinco (5) años, contados a partir la fecha de su otorgamiento. Quiere decir lo anterior que el solicitante tiene cinco (5) años para la instalación del SAST una vez aprobado por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial?, o que pasados cinco (5) años de funcionamiento del SAST, no puede haber lugar a la renovación de dicha autorización por un término mayor a los cinco (5) años??. Se deberá tramitar un nuevo proceso de aprobación existiendo elementos técnicos y de siniestralidad que así lo requieran? Como sería? y que requisitos deben cumplir la instalación de estos SAST en aeronaves?? Pueden ser instalados en drones??? Si se permite en aeronaves porque no en vehículos en tierra cumpliendo todas las condiciones de publicidad y transparencia frente a los usuarios de las vías??</p>		X	<p>Frente a la temporalidad de las autorizaciones de instalación de ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones al tránsito (Vigencia de la autorización), se informa que de acuerdo con lo establecido en el artículo 109 Decreto 2106 de 2019: "Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, tendrá una duración de cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento.", por lo tanto, la autorización emitida para la instalación, por parte de la Agencia Nacional de Seguridad vial, referida en el Artículo 6, tiene una vigencia de 5 años, finalizado dicho periodo, es necesario efectuar una nueva solicitud, en caso de que el organismo de tránsito se encuentre interesado en continuar operando dichos equipos. Respecto a los procedimientos de registro de presuntas evidencias sobre infracciones al tránsito con control aéreo, estos solo se han concebido para el uso de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y hacen parte de los exceptuados de solicitar autorización de instalación.</p>
Carlos Enrique Hernandez Lopera		<p>Respecto de la señalización exigida para las vías en donde se instalen este tipo de elementos, sobretudo en medios urbanos, no queda muy recargada la señalización de dichas vías al exigirse tantas señales, una informativa de presencia del SAST. Una de aproximación y Otra de Inicio de la detección; lo cual se multiplica en función del número de calzadas, carriles y sentidos viales??</p>		X	<p>La Ley 1843 de 2017, ordenó efectuar una adecuada señalización para informar a las personas acerca de la existencia de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito, en este sentido se consideró procedente el complemento de la señalización tanto para zonas urbanas como rurales en el presente acto administrativo, el objetivo aparte de informar, es alertar al usuario que está en un zona de Fotodetección que a su vez está catalogada como crítica desde el punto de vista de seguridad vial, con el objetivo de propender en la disminución de los siniestros viales.</p>
JORGE DURAN GALINDO	INSTRASFUN	<p>Consideramos necesaria la modificación bajo el entendido de que el artículo 2º de la ley 1843 modificado por el artículo 109 del decreto ley 2106 de 2019, condiciona la instalación y operación de los SAST al cumplimiento de los criterios técnicos de seguridad vial establecidos por el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p>	Parcialmente		<p>Se hará un ajuste en la redacción actual, para mayor claridad</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

JORGE DURAN GALINDO	INSTRASFUN	<p>La exclusión de los organismos de tránsito de la posibilidad de ejercer controles desde dispositivos electrónicos instalados en helicópteros o vehículos de transporte aéreo, es violatorio de la autonomía que para el ejercicio del control de infracciones tienen los entes territoriales, desconoce la condición que como autoridad de tránsito y transporte tienen los organismos de tránsito y la autonomía que tienen los alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción para tomar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas tal como lo contempla lo dispuesto en los artículos 3, 6 y 7 de la ley 769 de 2002, también desconoce el texto del numeral d del artículo 3 del proyecto de resolución, el derecho a la igualdad que tienen los organismos de tránsito de utilizar la tecnología existente para el mejoramiento de sus servicios y un mejor control de la movilidad y de los infractores de las normas viales dentro de su jurisdicción.</p>		X	<p>vehículos de transporte aéreo; estos procedimientos de registro de presuntas evidencias sobre infracciones al tránsito, solo se han concebido para el uso de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional. sobre la imposibilidad de efectuar este tipo de control por parte de las demás autoridades de tránsito, es necesario aclarar que el espacio aéreo, por pertenecer a la nación, es sujeto de especial protección constitucional por razones de soberanía nacional, por ello, el artículo 82 de la Constitución Política de Colombia señala como un deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y ordena a las entidades públicas regular la utilización del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.</p> <p>Ahora bien, el Reglamento Aéreo Técnico colombiano establece unas prioridades para el uso del espacio aéreo, con el fin de garantizar la seguridad aeronáutica, entre las cuales se encuentran la seguridad ciudadana, el mantenimiento del orden público, la defensa de la soberanía.</p> <p>La detección de infracciones de tránsito terrestre desde el aire, no hace parte de las prioridades del Reglamento referido, y por el contrario, efectuar dicho control aéreo en las zonas urbanas, que es donde operarían los agentes de tránsito diferentes a DITRA, se traduce en un aumento del nivel del riesgo propio que tiene la operación aérea. Esta afirmación se efectúa por dos razones fundamentales: la primera es que en existe un mayor tráfico aéreo en las ciudades, el cual se incrementaría con el sobrevuelo de aeronaves destinadas al control aéreo del tránsito, tomando compleja la labor del control de tránsito aéreo, la visibilidad de las aeronaves, las comunicaciones y en general, aumentando la posibilidad de la ocurrencia de contingencias en las operaciones aéreas. La segunda razón es que ante una novedad, es muy complejo realizar maniobras de aterrizaje sobre zonas pobladas, pues no se cuenta con áreas que permitan un aterrizaje seguro. De esta manera se expone a la población a un riesgo de colisión, que trae como consecuencia que la navegación aérea cuente con un nivel bajo de seguridad operacional.</p> <p>En ese orden de ideas, la limitación del control aéreo exclusivamente a las carreteras nacionales, a través de DITRA, propende por mayores niveles de seguridad aeronáutica, evitando la producción de eventos que aumenten el nivel de riesgo propio de las operaciones aéreas.</p>
JORGE DURAN GALINDO	INSTRASFUN	<p>Teniendo en cuenta que los concesionarios viales son considerados administradores de la vía, la redacción de este numeral va en contra de lo establecido en el artículo 55 de la ley 1682 de 2013 modificatorio del parágrafo 2º de la ley 1228 de 2008, y de los artículos 3º y 5º de la resolución 716 de 2015 emanada de la ANI, en los que claramente se determina que en carreteras concesionadas es la ANI y no el administrador de la vía la entidad competente para la expedición de los permisos de uso o intervención de vía, dejando al concesionario vial solo la verificación del cumplimiento por parte del solicitante de los requisitos técnicos exigidos en el respectivo permiso.</p> <p>Se debe clarificar que la obligación de obtener el permiso para el uso, ocupación temporal o intervención de la vía expedido por la ANI solo está dada para aquellas solicitudes de instalación de "SAST FIJAS", ya que los "SAST MÓVILES" por su condición de estar instalados en vehículos u artefactos móviles, estos no son considerados por el artículo 55 de la ley 1682 de 2013 ni por la resolución 716 de 2015 emanada de la ANI como construcciones o mejoras.</p> <p>Sobre esto vale indicar que así como el parágrafo 4º del artículo 1º de la ley 1228 de 2008 dispone; PARÁGRAFO 4º "La Policía Nacional de Carreteras será competente para hacer respetar el derecho de vía sobre la Red Vial Nacional. Para el efecto podrá crear zonas de aislamiento y efectuar operativos, sobre las fajas de retiro para ejercer sus diferentes funciones".</p> <p>La ley 769 de 2002 dentro de su articulado indica ARTÍCULO 6 PARÁGRAFO 3. Los gobernadores y los alcaldes, las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, no podrán, en ningún caso, dictar normas de tránsito de carácter permanente, que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito.</p> <p>Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código.</p> <p>ARTÍCULO 77. NORMAS PARA ESTACIONAR. En autopistas y zonas rurales, los vehículos podrán estacionarse únicamente por fuera de la vía colocando en el día</p>		X	<p>Teniendo en cuenta que el permiso para uso, ocupación temporal o intervención de la vía no solo es requerido para la instalación de los SAST sino también de la señalización asociada, se informa que no es posible establecer esta obligación, exclusivamente para los SAST fijos.</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

JORGE DURAN GALINDO	INSTRASFUN	Ni la ley 1843 de 2017 en su contenido original, ni la resolución 718 de 2018 emanada del Ministerio de Transporte, disponen en ninguno de sus apartes que una vez aprobada a los organismos de tránsito la instalación de sistemas o medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito "SAST", estos tendrán límite temporal en su funcionamiento. .- Solo hasta la expedición del decreto ley 2106 de 2019, es que se establece límite temporal al indicar en el parágrafo del artículo 106 modificatorio del artículo segundo de la ley 1843, "Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, tendrá una duración de cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento". Aquí hay que considerar que en el texto modificatorio del artículo segundo de la ley 1843 se indica; Artículo 109. Criterios para la instalación y puesta en operación. El artículo 2° de la Ley 1843 de 2017 quedará así: "Artículo 2°. Criterios para la instalación y puesta en operación. Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito que se pretenda instalar, deberá cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial que para su instalación y operación establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que se pretendan instalar, deberán contar con autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la cual se otorgará de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. (Subrayado y resalto fuera de texto). Lo cual claramente nos indica que la aplicación del parágrafo inserto al artículo 2° de la ley 1843 de 2017, el cual dispone; Parágrafo. Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la <del>detección de presuntas infracciones al tránsito, tendrá una duración de cinco (5) años</del>		X	Con relación a los dispositivos que ya se encuentran en operación, se informa que el proyecto de resolución no tiene el propósito de regular situaciones ya consolidadas, por lo cual no se requeriría tramitar un nuevo permiso ante la ANSV, ni realizar ajustes para atender las nuevas disposiciones.  De otra parte, frente a la temporalidad de las autorizaciones de instalación de ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones al tránsito, se informa que de acuerdo con lo establecido en el artículo 109 Decreto 2106 de 2019: "Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, tendrá una duración de cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento."
JORGE DURAN GALINDO	INSTRASFUN	Sobre el anexo 1: Teniendo en cuenta que en el numeral 6 Indicadores, cuando se habla de los indicadores de seguimiento mes a mes se tienen en cuenta los siguientes; Número de siniestros, Accidente Equivalente, Número de infracciones impuestas, Número de infracciones pagadas, en atención a la premisa de que los controles adelantados mediante las SAST van direccionados a la reducción de las infracciones de tránsito para preservar la vida de los usuarios de la vía y no a recaudar recursos, además de que con la obligación impuesta por la Corte constitucional en cuanto a la obligación de identificar al conductor del vehículo el recaudo de las infracciones va a sufrir sustancialmente hasta tanto el congreso de la república no defina nuevas reglas que permitan la identificación del responsable del pago de la infracción, por lo cual respetuosamente solicito se excluya de los indicadores de seguimiento el "Número de infracciones pagadas".		X	Respecto al numeral 6, del anexo No 1, se considera pertinente los indicadores señalados, de igual manera lo que se pretende con este seguimiento es tener una trazabilidad para el seguimiento al comportamiento de los actores viales y de las condiciones de seguridad vial en los puntos autorizados para la instalación de SAST.
Liseth Gonzalez Lozano	CDAV	1.El artículo 4 menciona que la metodología para sustentar y evaluar los criterios técnicos deberá ser adoptada y publicada por la ANSV en de 60 días, actualmente la metodología se encuentra reglamentada por el decreto 426 del 18/05/18, ¿esta será modificada o reemplazada?	Parcialmente		Efectivamente la Agencia Nacional de Seguridad Vial emitirá una nueva metodología, para evaluar los criterios de seguridad vial. ,Se efectuará una precisión en la redacción, con el fin de establecer que hasta tanto se emite la nueva metodología la evaluación se efectuará con base en lo dispuesto en la Resolución 426 de 2018

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Liseth Gonzalez Lozano	CDAV	<p>2. El artículo 3. Ubicación de los dispositivos, ratifica que los SAST no podrán operarse en vehículos en movimiento durante la detección de la presunta infracción, sin embargo, se solicita a la ANSV evaluar y considerar excepción en este término respecto a la posibilidad de realizar control mediante SAST a la ocupación no autorizada del espacio público por parte de vehículos automotores parqueados en sitios prohibidos señalizados y determinados en acuerdo a lo establecido en el artículo 76 de la ley 769 del 2002 "Código Nacional de Tránsito Terrestre", que dificultan la movilidad de los diferentes actores viales (peatones, ciclistas, vehículos particulares, vehículos públicos de pasajeros y vehículos públicos de carga), convirtiéndose en un generador de riesgo en la seguridad vial de los mismos.</p> <p>La anterior solicitud se sustenta ante la no viabilidad técnica y operativa de implementar un sistema eficiente y dinámico para el control automático de detección de infracciones para código C02 "Estacionar un vehículo en sitios prohibidos" mediante SAST de modalidad fija.</p> <p>A continuación, se describe técnica y operativamente el alcance de la implementación de SAST instalado en vehículo para el control por código C02</p> <p>Descripción técnica del sistema de fiscalización electrónica de mal parqueo</p> <p>El Sistema ha sido desarrollado para detectar automáticamente vehículos estacionados en sitios prohibidos definidos por la autoridad de tránsito y la cual está conformado por:</p> <p>Cámaras IP de alta resolución con control electrónico para el recaudo de las evidencias fotográficas y de video.</p> <p>El sistema iluminación artificial (flash) del tipo infrarrojo (DMM) para operar en la oscuridad.</p>		X	<p>Uno de los objetivos del uso de ayudas tecnológicas es generar un efecto disuasivo frente a los actores viales, para que se abstengan de efectuar comportamientos riesgos. Un vehículo en movimiento no cumpliría con el objetivo planteado, ya que el actor vial no se podría percatar de su existencia, se trataría de una forma de sorprender al infractor, lo cual no está acorde con los propósitos que se persiguen en materia de seguridad vial.</p>
Liseth Gonzalez Lozano	CDAV	<p>En el anexo 1 numeral 6: Indicadores del proyecto de resolución, se establece la generación de indicadores que permitan hacer seguimiento a cada SAST (Siniestralidad, cobro, infracciones) mediante el reporte de "la información de la línea base y reportar mes a mes los indicadores de seguimiento (número de siniestros, accidente equivalente, número de infracciones impuestas, número de infracciones pagadas de los SAST en la zona de influencia". De lo anterior se requiere detalle en:</p> <p>Al indicar el concepto "cobro", ¿A que alcance o detalle de la información hace alusión este punto?</p> <p>¿Existirá algún formato para la presentación de la información acá indicada?</p> <p>¿La información a presentar dependerá del criterio seleccionado?, es decir si el criterio autorizado es siniestralidad, ¿se deberán enviar estadísticas e indicadores de siniestralidad únicamente?, o ¿se deberán igualmente enviar datos de infracciones y cobro?</p> <p>Respecto al concepto "infracciones pagadas" ¿Qué alcance tiene este término?, considerando que el proceso de pago se puede diferir en un plazo de tiempo o cuotas, sin mencionar procesos de cobro coactivo</p>		X	<p>Respecto al concepto de cobro, se hace alusión al número de infracciones pagadas y existe un formato para la presentación de dicha información. De otro lado, la información a presentar depende del criterio sustentado para la instalación del SAST. Respecto al concepto de "infracciones pagadas" hace referencia al cobro total de la sanción pecuniaria, de tal manera que el infractor se encuentra a paz y salvo.</p> <p>Al respecto se informa que el alcance, detalle de diligenciamiento de formatos, forma y contenido a presentar para la evaluación de los indicadores se detallará en la guía metodológica.</p>
Liseth Gonzalez Lozano	CDAV	4. Los formatos actuales en los cuales se consolida la información a evaluar del criterio técnico seleccionado, ¿serán modificados?		X	Los formatos actuales que sustentan los criterios técnicos, consagrados en la Resolución 718 de 2018, estos serán modificados en la guía metodológica que se adoptará posteriormente.
Liseth Gonzalez Lozano	CDAV	5. Si bien la norma no indica ser retroactiva, para los SAST que ya están en operación bajo autorización del Ministerio de Transporte se establecerá alguna condición respecto a la actualización de información asociada a certificaciones de velocidad y estadísticas (siniestros, cobro e infracciones) mencionadas en el proyecto de resolución.		X	<p>Respecto a los indicadores que deben reportar a la autoridad, estos están definidos en el Artículo 11 y en el numeral 6 del Anexo 1, y su forma de presentación será definida en la metodología Para La Evaluación De Los Criterios De Seguridad Vial, documento que se deriva del proyecto de resolución en cuestión y adoptará la ANSV.</p> <p>De otra parte, no se afectaran los derechos otorgados con la autorización en funcionamiento, lo que se busca es tener una trazabilidad para el seguimiento al comportamiento de los actores viales y las condiciones de seguridad vial en los puntos autorizados para la instalación de SAST.</p>
Liseth Gonzalez Lozano	CDAV	6. ¿Respecto a la nueva metodología de evaluación se podrá conocer previamente los alcances de la misma previa a su entrada en vigencia?		X	Para la nueva metodología de evaluación de los criterios técnicos de seguridad vial se dará a conocer mediante publicación para consulta pública antes de entrar en vigencia

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Liseth Gonzalez Lozano	CDAV	7. Actualmente la plataforma del Ministerio de Transporte permite la consulta de los SAST autorizados a nivel nacional <a href="https://tramitefoto.mintransporte.gov.co/ubicaciones-aprobadas/Ministerio de Transporte - Puntos SAST Aprobados">https://tramitefoto.mintransporte.gov.co/ubicaciones-aprobadas/Ministerio de Transporte - Puntos SAST Aprobados</a> MAGDALENA: SANTA MARTA: Calle 30 con Carrera 13. Sentido sur - norte. SECRETARIA DE GOBIERNO DISTRITAL DE SANTA MARTA: SOL0000002284: 10/01/2020 <a href="https://tramitefoto.mintransporte.gov.co">tramitefoto.mintransporte.gov.co</a> , ¿esta información seguirá vigente para consulta en esta página o se establecerá otra plataforma ?	X		Existirá un periodo de transición en el cual las consultas continuarán realizandose en la página del Ministerio de Transporte. Una vez finalice dicho periodo la información podrá ser consultada directamente en la página de la ANSV.
Oscar Francisco Fayad Ospina		1. LA SENTENCIA C-038 DE 2020 DE LA CORTE CONSTITUCIONAL Según comunicado No. 06 de Febrero 6 de 2020 la honorable Corte Constitucional de Colombia declaró inexecutable el parágrafo 1 del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, y en lo sucesivo argumentó: LA RESPONSABILIDAD SOLIDARIA ENTRE EL CONDUCTOR Y EL PROPIETARIO DEL VEHÍCULO, POR LAS INFRACCIONES DETECTADAS POR MEDIOS TECNOLÓGICOS (FOTOMULTAS), ES INCONSTITUCIONAL, AL NO EXIGIR EXPRESAMENTE, PARA SER SANCIONADO CON MULTA, QUE LA FALTA LE SEA PERSONALMENTE IMPUTABLE Y PERMITIR, POR LO TANTO, UNA FORMA DE RESPONSABILIDAD SANCIONATORIA POR EL HECHO AJENO. Expediente D-12329 - Sentencia C-038/2020 (febrero 6) M.P. Alejandro Linares Cantillo. Al respecto, la Sala Plena de la Corte Constitucional reitera que la solidaridad en materia sancionatoria exige la demostración, por parte de la AUTORIDAD ADMINISTRATIVA, de la imputación personal de la falta al obligado solidariamente, es decir, que la solidaridad respecto de las sanciones administrativas, no puede desconocer el principio de imputabilidad personal. Además, interpretar que la solidaridad legal que introduce la norma permite la responsabilidad del propietario, sin necesidad de demostrar su participación en la comisión de la infracción, contraría los artículos 6 y 29 de la Constitución, que fundan el principio de imputabilidad personal en materia sancionatoria. En este sentido, no es de recibo sostener que la solidaridad del propietario del vehículo, en materia de sanciones administrativas, es un mecanismo coactivo para el buen		X	La reglamentación busca dar claridad sobre los aspectos que deberán tenerse en cuenta para instalar los SAST en el país, es decir, aspectos previos a la imposición de comparendo. Los temas relacionados con la obligación que se genera por dicha imposición, como la identificación del conductor que cometió la infracción de tránsito y la solidaridad existente entre el propietario del vehículo y dicho conductor, debe ser legislada por el Congreso de la República, tal como lo establece la Corte Constitucional en el fallo C-038 de 2020.
Oscar Francisco Fayad Ospina		MECANISMO COACTIVO PARA EL BUEN		X	No es clara la observación frente al articulado del proyecto de resolución que nos ocupa.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Oscar Francisco Fayad Ospina	EXISTE EN EL MUNDO LA TECNOLOGÍA NECESARIA PARA IDENTIFICAR A UN INFRACTOR DE LAS NORMAS DE TRANSITO O TRAFICO. No es entendible, ni existe justificación alguna al hecho que se realice un procedimiento burocrático tan complicado, con el fin de que después de la presunta detección de una infracción a una norma de tránsito, tengan los propietarios de los vehículos que auto incriminarse violando sus propios derechos esenciales. La carga de la prueba de la comisión de una infracción la debe tener el Estado. Es decir, es el Estado quien debe demostrar plenamente que la infracción de tránsito se cometió y debe señalar directamente a quien cometió esa infracción. No es el propietario quien debe identificar al infractor, por cuanto esto desvía la carga de la prueba. En el mundo existe la tecnología suficiente para identificar al infractor. Es así como en algunos estados de los Estados Unidos, China, Singapur, Japón, entre otros existen cámaras que identifican directamente a los infractores cometiendo faltas a las normas de tránsito, por mencionar solo uno de los casos. El procedimiento en muchos de estos casos es el siguiente: A) La cámara identifica el número de la placa del vehículo. B) La cámara identifica plenamente al conductor C) La fotomulta es enviada a la dirección del conductor del vehículo. D) El conductor que cometió la infracción es responsable de la misma de acuerdo a las leyes, el propietario no es responsable si no iba conduciendo el vehículo. E) El propietario del vehículo aunque recibiera la notificación de la infracción, puede con la foto tomada al conductor demostrar		X	La reglamentación busca dar claridad sobre los aspectos que deberán tenerse en cuenta para instalar los SAST en el país, es decir, aspectos previos a la imposición de comparendo. Los temas relacionados con la obligación que se genera por dicha imposición, como la identificación del conductor que cometió la infracción de tránsito y la solidaridad existente entre el propietario del vehículo y dicho conductor, debe ser legislada por el Congreso de la República, tal como lo establece la Corte Constitucional en el fallo C-038 de 2020.
Oscar Francisco Fayad Ospina	CON LA SENTENCIA C038 DE 2020 DE LA CORTE CONSTITUCIONAL, YA NO SE PUEDE ARGUMENTAR QUE ES EL PROPIETARIO QUIEN TIENE LA CARGA DE LA PRUEBA.		X	La reglamentación busca dar claridad sobre los aspectos que deberán tenerse en cuenta para instalar los SAST en el país, es decir, aspectos previos a la imposición de comparendo. Los temas relacionados con la obligación que se genera por dicha imposición, como la identificación del conductor que cometió la infracción de tránsito y la solidaridad existente entre el propietario del vehículo y dicho conductor, debe ser legislada por el Congreso de la República, tal como lo establece la Corte Constitucional en el fallo C-038 de 2020.
Oscar Francisco Fayad Ospina	LOS LIMITES MAXIMOS DE VELOCIDAD QUE SE HAN COLOCADO EN LAS VIAS DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ, SON ANTITECNICOS, ABUSIVOS, NO OBEDECEN A LOS PARAMETROS INTERNACIONALMENTE ESTIPULADOS PARA LAS VIAS EN LAS QUE HAN SIDO UBICADOS, Y SOLO BUSCAN RECAUDAR SUMAS DE DINERO PARA LA SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD DE BOGOTÁ, CONVIRTIENDO EL SISTEMA SANCIONATORIO EN UN NEGOCIO. ESTO HA PERMITIDO QUE SE PIERDA EL ESPIRITU DE LA NORMA, CON LA CONSIGUIENTE PERDIDA DE CONFIANZA EN EL ESTADO COLOMBIANO		X	El presente proyecto de resolución no tiene por objeto definir los límites máximos de velocidad en las diferentes jurisdicciones, por lo cual es un tema que se sale del ámbito de aplicación y de la competencia otorgada para esta regulación, por el Decreto Ley 2106 de 2019.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Oscar Francisco Fayad Ospina		<p>LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL COMO ENTE REFERENTE DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE SEGURIDAD VIAL EN NUESTRO PAIS, DEBE PROPENDER POR QUE EL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRANSITO SE REALICE CON PLANES Y CONTROLES EFICIENTES, QUE ESTÉN ACORDE CON EL DESARROLLO DE LA ULTIMA TECNOLOGÍA DE PUNTA DE CATEGORIA MUNDIAL PARA LA DETECCION DE INFRACCIONES E IDENTIFICACION PLENA DE LOS INFRACTORES, PROTEJIENDO ASI SIEMPRE LOS DERECHOS CONSTITUCIONALES Y FUNDAMENTALES DE LOS CIUDADANOS, SIN DEJAR MARGENES DE DUDA, SOBRE LA IMPUTABILIDAD O NO DE LAS INFRACCIONES A LAS NORMAS DE TRANSITO HACIA UNA PERSONA DETERMINADA.</p> <p>PETICION</p> <p>Con base en los anteriores HECHOS, y especialmente, por los comentarios que tienen que ver con lo ordenado por la HONORABLE CORTE CONSTITUCIONAL DE COLOMBIA, solicito respetuosamente y mediante DERECHO DE PETICIÓN, con base el artículo 23 de la Constitución Política de Colombia y 5 y subsiguientes del Código Contencioso Administrativo, se MODIFIQUE el literal j) Sistemas o equipos automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito (en adelante SAST), del Artículo 3. Definiciones, del Capítulo I Disposiciones Generales, del RESUELVE, del PROYECTO DE RESOLUCION "POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA</p>		X	<p>La referencia a la identificación del vehículo o conductor, se encuentra consagrada en el parágrafo segundo del artículo 129 del Código Nacional de Tránsito y se encuentra vigente, por lo cual no es posible modificarla mediante una resolución: "PARÁGRAFO 2o. Las ayudas tecnológicas como cámaras de vídeo y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo."</p>
CÉSAR ROBERTO CELIS VASQUEZ	VEEDURÍA INTEGRAL DE MOVILIDAD	<p>En el enunciado, citan: criterios técnicos en seguridad vial</p> <p>Por ende, nos permitimos preguntar, si luego la esencia de las SAST no es la prevención y el generar efectivos cambios de hábitos en los conductores y despejar las vías para una mejor gestión del tránsito, cual es la razón de hacer esta especificación ???</p>		X	<p>El Decreto Ley 2106 de 2019 en su Artículo 109, que modifica el artículo 2 de la Ley 1843 de 2017, establece que todo SAST que se pretenda instalar deberá cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial establecidos por la ANSV y el Ministerio de Transporte. Por lo tanto, los criterios técnicos establecidos en el proyecto de resolución (Sinistralidad, prevención e infracciones) se basaron en un análisis desde el punto de vista de seguridad vial, enfocados en la protección de los actores vulnerables.</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

CÉSAR ROBERTO CELIS VASQUEZ	VEEDURÍA INTEGRAL DE MOVILIDAD	<p>Observamos que dentro del CONSIDERANDO del proyecto, unifican la normativa que estaba debidamente detallada tanto para el Ministerio como para la ANSV, puesto que el Ministerio es la máxima AUTORIDAD DE TRÁNSITO de acuerdo a la ley 769 de 2002 y la ley 1383 de 2010; por lo que tiene funciones que solo le son de su estricta competencia, como bien lo citan en las Consideraciones en la Res. 718 de 2018, que vemos que no la citan en las consideraciones en el proyecto, y a la que puntualmente vamos a hacer referencia:</p> <p>"Que la aplicación de las normas establecidas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre compete a las autoridades de tránsito, las cuales son responsables de velar por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público." (Negrillas y subrayado son propios).</p> <p>En este entendido, el art. 2 de la ley 1383 de 2010 cita:</p> <p>"Artículo 2°. El artículo 3° de la Ley 769 de 2002, quedará así:</p> <p>Artículo 3°. Autoridades de tránsito. Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:</p> <p>El Ministro de Transporte.</p> <p>Los Gobernadores y los Alcaldes.</p> <p>Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.</p> <p>La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte.</p> <p>Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.</p> <p>La Superintendencia General de Puertos y Transporte.</p> <p>Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5° de este artículo.</p> <p>Los Agentes de Tránsito y Transporte. (Negrilla y subrayado son propios).</p> <p>Por ende, consideramos que no pueden pretender pasar una función y competencia de la máxima autoridad de tránsito del país, a una entidad pública, que no tiene funciones de autoridad de tránsito, sino que para el caso <del>especifica</del> <del>de la función como "organismo de apoyo" a las autoridades de tránsito"</del></p>		X	<p>El artículo 2 de la Ley 1843 de 2017 fue modificado por el artículo 109 del Decreto Ley 2106 de 2019 "por medio del cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública", así: "Artículo 2°. Criterios para la instalación y puesta en operación. Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito que se pretenda instalar, deberá cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial que para su instalación y operación establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que se pretendan instalar, deberán contar con autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la cual se otorgará de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p>
CÉSAR ROBERTO CELIS VASQUEZ	VEEDURÍA INTEGRAL DE MOVILIDAD	<p>Dentro de las consideraciones del proyecto, a cuarto párrafo citan:</p> <p>"Que los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito son considerados como "cámaras salvavidas" en tanto, además de ser un instrumento de control del cumplimiento de las normas al tránsito, son sistemas que han tenido un impacto positivo a nivel mundial en el comportamiento de los actores en las vías, cuando la ciudadanía interioriza las razones que justifican la ley y las consecuencias de no acatarla (Global Status Report On Road Safety, 2015). (Negrilla y subrayado son propios).</p> <p>Al respecto, manifestamos que no pueden pretender generalizar una denominación dada expresamente por la SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD - SDM, a las SAST, bajo el título de "cámaras salvavidas" para pretender validar dicha denominación a nivel nacional, cuando como bien lo cita el legislador, únicamente las define como SAST, denominación que debe ser aplicada a nivel nacional, independiente de que cada organismo considere llamarlas de una u otra manera, puesto que dentro del ordenamiento jurídico vigente dado por el legislador en la ley 1843 de 2017, solo obedece a SATS, y así se debe seguir mencionándolas.</p> <p>Por lo que consideramos que dicha expresión no deber ser contemplada dentro de la Resolución, ya que dicha resolución aplica a nivel nacional, y no solo a un organismo de tránsito en especial, puesto que si un organismo de tránsito decide denominarlas diferente, se podría excusar de no acatar lo allí reglamentado, argumentando que se está regulando a las allí nominadas específicamente a ese tipo de SAST, y no a las que ellos pretenden operar o seguir operando.</p> <p>Ponemos a su consideración, que las SAST a la fecha no son consideradas como tal, en razón a que la ciudadanía no ha interiorizado las razones que justifican la <del>ley</del> <del>las consecuencias de no acatarla como ustedes citan, lo cual obviamente</del></p>		X	<p>La reglamentación no pretende cambiar el nombre a los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito – SAST, el término "camaras salvavidas" empleado en la parte considerativa del proyecto, se orienta a precisar que el uso de estos equipos tiene como propósito fundamental que, a través de un control eficiente al cumplimiento de las normas de tránsito, los actores viales se autorregulen y se abstengan de generar comportamientos riesgosos en la vía, lo cual, finalmente, permite prevenir siniestros viales, tal como lo evidencia la experiencia internacional.</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

CÉSAR ROBERTO CELIS VASQUEZ	VEEDURÍA INTEGRAL DE MOVILIDAD	<p>también vemos que ustedes guardan silencio en relación al reciente pronunciamiento de la Corte Constitucional, mediante el fallo de la Sentencia C-038 de 2020, bajo el entendido que la Corte deja la responsabilidad al Congreso a que entre a legislar en relación a lo que la Corte declaró inexecutable. Pero aún así consideramos, que ustedes deben reglamentar y/o unificar los "recursos jurídicos" que los organismos de tránsito están implementando sin ningún control por parte del Ministerio, de la ANSV o de la Superintendencia, para pretender darle un viso de certeza jurídica y de cumplimiento al citado fallo.</p> <p>Citamos por ejemplo, el caso de la SDM, puesto que en las comunicaciones que ha venido enviando a los PROPIETARIOS con fecha posterior al fallo de la Sentencia C-038, le ordena a los PROPIETARIOS a que comparezcan a presentar sus "descargos", cuando el PROPIETARIO no está obligado a presentar ningún tipo de descargos, pues no ha sido formalmente inculcado de alguna presunta infracción:</p> <p>(...) y personalmente presentar sus descargos en audiencia pública, ante la autoridad de tránsito correspondiente (...) (Negritas y subrayado son propios).</p> <p>Como sus despachos pueden corroborar, la accionada al indicar que el PROPIETARIO debe acercarse a presentar sus descargos, implícitamente le endilga responsabilidad en los hechos y le cuestiona su presunción de inocencia, pues los descargos dentro del ordenamiento jurídico:</p> <p>"hacen referencia a la excusa o la razón que da una persona para defenderse de las acusaciones que se le han hecho"</p> <p>Esta problemática, consideramos que merece una regulación especial por parte de del Ministerio y de la ANSV, mientras que el legislativo se pronuncia de fondo al respecto, puesto que siendo el Ministerio la más importante autoridad de tránsito a nivel nacional, este proyecto es más que oportuno para que se regule la</p>		X	<p>La presente Resolución se expide en cumplimiento de lo ordenado por el Decreto Ley 2106 de 2019, por lo cual su objeto se restringe a la competencia dada mediante dicha norma y no puede atender las solicitudes planteadas en su escrito, relacionadas con el fallo de la Corte Constitucional C-038-2020. La regulación de aspectos sancionatorios en Colombia, es competencia exclusiva del Congreso de la República.</p>
CÉSAR ROBERTO CELIS VASQUEZ	VEEDURÍA INTEGRAL DE MOVILIDAD	<p>En las consideraciones ustedes también citan: "Que de acuerdo con el Informe Técnico presentado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial- ANSV con radicando No.2020303030199612 de 2020, se identificaron aspectos a fortalecer frente a las disposiciones de la Resolución 718 de 2018, entre las cuales se encuentran las siguientes: "establecer lineamientos generales en materia de señalización, aclarar y fortalecer aspectos asociados al seguimiento y control, maximizar uso del sistema de información y establecer límites a los tiempos de respuesta." (Negrita y subrayado son propios).</p> <p>Al no conocer todos los aspectos a fortalecer que fueron citados por la ANSV en el citado informe técnico, y como solo hasta el día de ayer tenemos conocimiento de este proyecto, consideramos que es relevante poder conocer dichos aspectos para determinar cuáles de ellos requieren de una mayor consideración y por ende, entrar a ser sujeto de regulación por medio de este proyecto.</p> <p>Esta es otra de las razones, por las que nuevamente solicitamos se sirvan ampliar a mínimo quince (15) días siguientes a la fecha de cierre, plazo para poder conocer dichos aspectos y poder pronunciarnos al respecto.</p> <p>Nuevamente recalcamos, que al día de ayer no encontramos ni en la página del Ministerio ni de la ANSV, que hay sido cargado este proyecto para la revisión ciudadana, y por ende, de las Veedurías Ciudadanas</p>		Se debe enviar información	<p>El Informe Técnico presentado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial- ANSV con radicando No.2020303030199612 de 2020 al Ministerio de Transporte, es un documento público que puede ser consultado por cualquier ciudadano, por lo cual se remitirá al correo electrónico con el cual se efectuó la presente observación.</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

CÉSAR ROBERTO CELIS VASQUEZ	VEEDURÍA INTEGRAL DE MOVILIDAD	Continúan en sus consideraciones citando: (...) actualizar la competencia en cabeza de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, como entidad responsable de efectuar la autorización de los mencionados sistemas en el país, de conformidad con lo establecido en artículo 109 del Decreto Ley 2106 de 2019. Que por lo anterior, la Viceministra de Transporte solicitó la expedición del respectivo acto administrativo mediante memorando No. 20201010035513 de 2020. (Negrilla y subrayado son propios). A este aspecto, les solicitamos adjuntarnos copia simple de este acto administrativo, así como el expedido por la ANSV con radicando No.2020303030199612 de 2020		Se debe enviar información	La comunicación citada en su escrito, es un documento público que puede ser consultado por cualquier ciudadano, por lo cual el Ministerio de Transporte se la remitirá al correo electrónico con el cual se efectuó la presente observación.
CÉSAR ROBERTO CELIS VASQUEZ	VEEDURÍA INTEGRAL DE MOVILIDAD	También citan: "Que en virtud de lo señalado en el numeral 2 del artículo 1 de la Ley 962 de 2005, modificado por el artículo 39 del Decreto Ley 019 de 2012, se sometió a consideración del Departamento Administrativo de la Función Pública, el presente acto administrativo adjuntando la manifestación de impacto regulatorio, quien mediante oficio rindió el siguiente XXXXX" (Negrilla y subrayado son propios). Como agentes oficiosos y auxiliares del Ministerio Público, les solicitamos se sirvan suministrarnos copia simple del informe del DAFP, aquí citado.		X	El trámite con el Departamento Administrativo de la Función Pública aún no se ha surtido, toda vez que es un requisito para su inicio la presentación de la matriz de observaciones y respuestas al proyecto, la cual se construye una vez se termine el período de pública de consulta pública. De acuerdo con lo anterior, no es posible remitirle el concepto solicitado, toda vez que de acuerdo con la etapa en que nos encontramos frente a la construcción del proyecto normativo, no es posible un pronunciamiento por parte del DAFP.
CÉSAR ROBERTO CELIS VASQUEZ	VEEDURÍA INTEGRAL DE MOVILIDAD	A párrafo siguiente: "Que el contenido de la presente Resolución fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte, en cumplimiento a lo determinado en el numeral 8, del Artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, el artículo 2.1.2.1.14 del Decreto 1081 de 2015, modificado y adicionado por el Decreto 270 de 2017 y la Resolución 994 de 2017 del Ministerio de Transporte, con el objeto de recibir opiniones, comentarios y propuestas alternativas." (Negrilla y subrayado son propios). En este sentido y como nos permitimos manifestarles en el derecho de petición por nosotros interpuesto ante sus despachos, desde el 01 de julio hasta el día de ayer 13 de julio de 2020 inclusive, no encontramos ni en la página del Ministerio ni de la ANSV, evidencia de dicha publicación. Por lo tanto y como agentes oficiosos y auxiliares del Ministerio Público, les solicitamos se sirvan evidenciarlos mediante los soportes correspondientes en los que se evidencie la fecha de publicación, así como el link o la ruta en la cual podemos evidenciar lo informado por ustedes para cada una de sus páginas.		Se debe enviar información	Se enviarán los soportes de evidencias de la fecha de publicación, así como el link o ruta de las páginas de publicación de la presente reglamentación.
CÉSAR ROBERTO CELIS VASQUEZ	VEEDURÍA INTEGRAL DE MOVILIDAD	Para finalizar las consideraciones, su despacho cita: Mediante memorando el Viceministerio de Transporte certifico que XXXXXXXXXX Como agentes oficiosos y auxiliares del Ministerio Público, les solicitamos se sirvan suministrarnos copia simple de la certificación expedida por el Viceministerio de Transporte, aquí citada.		Se debe enviar información	La información enunciada en la parte considerativa de la norma, será remitida al correo electrónico suministrado.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

CÉSAR ROBERTO CELIS VASQUEZ	VEEDURÍA INTEGRAL DE MOVILIDAD	En cuanto al RESUELVE: 9. En el art. 3 DEFINICIONES, En el literal a) Agente de tránsito: eliminan el detalle de la jurisdicción de las autoridades de control en vía, lo cual para el tema de los policiales adscritos a la Especialidad de Tránsito y Transporte CARRETERAS, es fundamental que se distinga que la competencia de ellos, solo está en las vías nacionales por fuera de los perímetros urbanos, lo cual es fundamental, puesto que los ciudadanos nos han evidenciado, que en carretera los conductores de servicio público, en especial de buses intermunicipales, son abordados a la entra o salida de los terminales, para presionarlos y llegar a extorsionarlos con el argumento que: para que no les reporten unos "supuestos foto comparendos", eso les vale desde 300 mil pesos, pues el reportarlos el organismo de tránsito pasa a aplicarles la sanción contemplada en el art. 124 del C.N.T., lo cual sería garrafal para quienes viven de su actividad de conducir.		X	La definición de agente de tránsito señalada en el proyecto de resolución, se basa en las definiciones establecidas en el artículo 2 de la ley 769 de 2002 y en el artículo 2 de la ley 1310 de 2009 . Al respecto de la jurisdicción en la que los agentes de la Policía Nacional adscritos a la Dirección de Transporte y Tránsito de dicha Institución es otorgada por el artículo 4 de la ley 1310 de 2009 el cual dispone " La Policía de Carreteras de la Policía Nacional en las carreteras nacionales; los agentes de tránsito de los organismos departamentales en aquellos municipios donde no hayan organismos de tránsito; los agentes de tránsito municipales o distritales en el perímetro urbano y rural de sus municipios. " Por tanto, la mera definición no otorga funciones a dichos servidores públicos sino que estas se hayan en la ley.
CÉSAR ROBERTO CELIS VASQUEZ	VEEDURÍA INTEGRAL DE MOVILIDAD	En el literal c) Concepto de desempeño de la tecnología: lo eliminan de las definiciones y también desaparece dentro del proyecto, lo cual consideramos que este es un aspecto diferente a la certificación, pues este control permite el seguimiento del desempeño de la tecnología, el cual es sujeto de medición y control por parte del INM o quien haga sus veces. Por ende solicitamos se reincorpore nuevamente en las definiciones y dentro de la estructura de la nueva resolución.		X	Como lo indica el artículo 14 de la Ley 1843 de 2017 establece entre las funciones del Instituto Nacional de Metrología la definición de los patrones de referencia nacional y la trazabilidad metrológica para equipos medidores de velocidad, por lo cual no se considera oportuno incluir el Concepto de Desempeño de la Tecnología, pues las definiciones que se realicen en la materia, son competencia de dicho Instituto y no del Ministerio de Transporte.
CÉSAR ROBERTO CELIS VASQUEZ	VEEDURÍA INTEGRAL DE MOVILIDAD	Cambian el numeral d) Control en vía apoyado en dispositivos manuales. No entendemos las razones por las cuales cambian de dispositivos móviles como cita la resolución 718 a dispositivos manuales, partiendo de lo ordenado por el legislador, quien solo clasifica a las SAST en fijas y móviles, con lo cual como agentes oficiosos y auxiliares del Ministerio Público, muy comedidamente les solicitamos a sus despachos, se sirvan soportar las razones de dicho cambio, bajo el entendido que su función de regular, no puede estar por encima de la creación de aspectos que no estén contemplados por el legislador en la ley 1843 de 2018. Es importante tener en cuenta que al parecer, esta modificación estaría especialmente enfocada a las SAST que operan algunos organismos de tránsito como la SDM llamadas como las TABLETAS, pues como bien lo ordena la ley, todas las SAST están dentro del control, seguimiento y control ordenado por el legislador. En este orden de ideas, muy comedidamente les solicitamos se sirvan comentarnos como se establecería según esta nueva interpretación, el uso que se les daría para su operación en vía y por ende, el control a las citadas TABLETAS, puesto que como son SAST para detectar presuntas infracciones mediante dichos registros (fotografías) para que previa validación, sean sujetos para la imposición de ordenes de foto comparendos.	Parcialmente		En cuanto a la definición de control en vía apoyado de dispositivos manuales, se revisará la redacción y se ajustará si se considera pertinente En cuanto a dar respuesta a su solicitud se publicará la matriz de observaciones.
CÉSAR ROBERTO CELIS VASQUEZ	VEEDURÍA INTEGRAL DE MOVILIDAD	En los literales e) y f) cambian el término detección indicado en la resolución 718, por el de instalación, lo que nos genera la inquietud de conocer las razones de su cambio, puesto que es muy diferente si se hace referencia a la detección que involucra la funcionalidad y operación de la SAST, mientras que la instalación se refiere solo a su ubicación.		X	Las definiciones contempladas en los literales e y f del artículo 3 hacen alusión al concepto de ubicación del SAST ya sea fija o móvil y por lo tanto no existe detección fija o móvil ya que la detección corresponde a la visual que emite el SAST.
CÉSAR ROBERTO CELIS VASQUEZ	VEEDURÍA INTEGRAL DE MOVILIDAD	A numeral i) crean la definición de dispositivo manual, pero vemos que en siguiente numeral no son incluidos.		X	Los dispositivos manuales no son considerados como SAST, debido a que su operación en todas las fases de funcionamiento requieren de un operador.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

CÉSAR ROBERTO CELIS VASQUEZ	VEEDURÍA INTEGRAL DE MOVILIDAD	<p>Numeral j) redefinen las SAST, pero notamos que dentro de la definición dada por el legislador no incluyen el termino equipos, mas cuando el legislador solo indica sistemas, mas no equipos como ustedes pretender incluirlos, y posteriormente, entran a explicar que pueden ser de instalación fija, móvil, automáticas, semiautomáticos, pero no incluyen a los SAST manuales, pues son sistemas definidos por el legislador, pero no entendemos como, pretenden redefinirlos, y dejarlos por fuera, será que con ellos pretender indicar que a pesar de ser SAST definidos por el legislador, pretenden no someterlos al control que deben someterse todos los SAST, puesto que de manera clara el legislador incluye en su definición de las SAST, a los otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, que para lo definido por ustedes, serian los dispositivos manuales.</p> <p>Por ello, solicitamos que los dispositivos manuales por ustedes definidos, sean incluidos en todo lo concerniente a las SAST que deben ser sujetos de revisión, regulación y control, pues como acabamos de evidenciar, son incluidos en la definición por el legislador en la ley 1843 de 2017.</p>	Parcialmente		De acuerdo con la observación de "sistemas" o "equipos" en el artículo 3, se hará el ajuste respectivo. En cuanto a la definición de dispositivos automáticos, semiautomáticos y manuales; se ajustará de acuerdo con el tipo de sistemas establecidos en la Ley 1843 de 2017.
CÉSAR ROBERTO CELIS VASQUEZ	VEEDURÍA INTEGRAL DE MOVILIDAD	<p>Art. 4 Criterios Técnicos para la instalación de las SAST.</p> <p>En el criterio de Prevención, vemos que eliminan los detalles de esos criterios, y dejan abiertos para que los organismos de tránsito de acuerdo a sus "supuestos requerimientos" pretendan se les autorice las instalación de las SAST por ellos solicitadas. Consideramos que el reglamentar incluye que estos aspectos estén debidamente definidos, como lo presentaba anteriormente, para que haya objetividad y parámetros medibles y no se limite meramente a aspectos subjetivos del organismo y de quien los autoriza.</p> <p>También encontramos que eliminan el criterio de Movilidad, por lo cual, les solicitamos se sirvan comentarnos los argumentos que soportaron dicha decisión, pues allí hay factores importantes como los hábitos y culturas que determinan actitudes y actuaciones sujetas de modificación mediante el uso preventivo de las SAST.</p> <p>En el criterio de Historial de infracciones quitan la condición que dicho análisis sea de los último cinco (5) años, y no determinan un periodo mínimo.</p> <p>Parágrafo: encontramos que no determina con total certeza dichos parámetros, sino que dan 60 días para que solo la ANSV los determine, lo cual no lo consideramos operativamente aceptable, pues se supone que el objetivo de la modificación y actualización de la resolución 718, es esa, hacer los ajustes sin tener necesidad de dar más largas para que entre solo la ANSV a determinarlos, y como citamos al inicio, la ANSV al no tener competencias de autoridad de tránsito, por si sola no tendría las competencias para regularlas, lo que solo le compete a la autoridad de tránsito, en acompañamiento del organismo de apoyo, como lo es la ANSV.</p>		X	<p>El artículo 2 de la Ley 1843 de 2017 fue modificado por el artículo 109 del Decreto Ley 2106 de 2019 "por medio del cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública", así: "Artículo 2°. Criterios para la instalación y puesta en operación. Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito que se pretenda instalar, deberá cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial que para su instalación y operación establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que se pretendan instalar, deberán contar con autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la cual se otorgará de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Por lo tanto, los criterios técnicos establecidos en el proyecto de resolución (Siniestralidad, prevención e infracciones) se basaron en un análisis desde el punto de vista de seguridad vial, y no contemplan información relativa a movilidad. El desarrollo de los criterios será establecido en la guía metodológica que reemplazaría la actual Resolución 426 de 2018 de la ANSV.</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

CÉSAR ROBERTO CELIS VASQUEZ	VEEDURÍA INTEGRAL DE MOVILIDAD	<p>Artículo 6.- Procedimiento para la autorización de instalación de los SAST.</p> <p>Como hemos mencionado reiterativamente, consideramos que la ANSV al ser un organismo de apoyo, no tiene las competencias de una autoridad de tránsito para que por sí sola autorice la instalación de dichas SAST bajo el entendido, que el legislador no lo contemplo en el C.N.T., como también ya lo evidenciamos al inicio.</p> <p>Si bien es cierto que el art. 2 de la ley 1843 de 2017, el legislador ordena que el Ministro "en conjunto" con la ANSV, establezcan los criterios para la operación y operación, nunca ordena que sea uno u otro por separado, sino "en conjunto".</p> <p>Y puntualmente, el legislador a final de dicho artículo ordena:</p> <p>"Sin perjuicio de lo establecido en la presente ley, los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, que se encuentren en funcionamiento y los que se pretendan instalar, deberán contar con autorización del Ministerio del Transporte, la cual se expedirá de acuerdo con la reglamentación expedida y previa verificación contra los planes de seguridad vial de las entidades territoriales. (Negrilla y subrayado son propios).</p> <p>Por lo tanto, y como hemos venido reiterando, mediante esta ALERTA TEMPRANA ponemos de manifiesto esta situación, para que sea sujeto de estudio detallado por sus despachos, pues pretender modificar una ley a "punta de resoluciones" como ya manifestamos anteriormente, no solo es una falta grave, sino un presunto delito al usurpar funciones que solo son exclusivas del legislador.</p> <p>Hacemos un aparte, para citar que al regular los sistemas de reporte automáticos, deben estimar un periodo máximo para que el Ministerio y la ANSV y los organismos de tránsito den estricto cumplimiento, pues si la ley 1843 en su art.12 ordena a todos los organismos de tránsito que operen SAST, para que cuenten con herramientas de comparecencia virtual y les dio un plazo de seis (6) meses, y a la fecha, no han dado estricto cumplimiento, después de dos años y cinco meses (más de 780 días), con lo cual están en flagrante violación a la citada ley.</p>		X	<p>El artículo 2 de la Ley 1843 de 2017 fue modificado por el artículo 109 del Decreto Ley 2106 de 2019 "por medio del cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública", así: "Artículo 2". Criterios para la instalación y puesta en operación. Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito que se pretenda instalar, deberá cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial que para su instalación y operación establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que se pretendan instalar, deberán contar con autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la cual se otorgará de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p>
CÉSAR ROBERTO CELIS VASQUEZ	VEEDURÍA INTEGRAL DE MOVILIDAD	<p>En cuanto al set de pruebas del software</p> <p>Consideramos que al permitir que dichas pruebas sean suministradas por el operador del mismo, no es objetivo dicho control, pues es bien cierto que se requieren las del fabricante, se deberá pedir el de un tercero, como por ejemplo, las del interventor; que entre otras cosas, para eso se establece una interventoría.</p>	X		<p>Se revisará la pertinencia de lo establecido en cuanto al set de pruebas de software contenido en el presente Proyecto de Resolución. Lo anterior, teniendo en cuenta el objeto de la propuesta de Acto Administrativo y el alcance que este debe tener. Según lo establecido en el DL 2106 de 2019 y en cumplimiento de la Ley 1843 de 2017.</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

CÉSAR ROBERTO CELIS VASQUEZ	VEEDURÍA INTEGRAL DE MOVILIDAD	<p><b>OBSERVACIONES GENERALES</b></p> <p>Como agentes oficiosos y auxiliares del Ministerio Público, recibimos en nuestro despacho y en nuestros canales virtuales de atención, cientos y cientos de reclamos acerca de presuntas irregularidades en la instalación y operación de las SAST a nivel nacional.</p> <p>En virtud a ello, nos permitimos en este apartado, hacer respetuosas observaciones, muchas de ellas nos las han evidenciado los gobernados, y de las cuales, una vez realizadas las respectivas indagaciones y verificaciones contra las leyes y normativa vigente, ya hemos adelantado los correspondientes procesos administrativos, y las respectivas denuncias por las presuntas actuaciones que violan las leyes y normativas vigentes en materia de foto comparendos, como también hemos solicitado la apertura de sendas investigaciones, no solo a las autoridades de control en vía, sino a los organismos de tránsito, a las autoridades administrativas y demás servidores públicos que con su actuar de una u otra manera vulneran o permiten en flagrante y continua violación de las citadas leyes y normas, y con ello, los derechos Constitucionales de los administrados, como el FUNDAMENTAL al debido proceso y con ello, a la justa defensa.</p> <p>Entre otras respetuosas observaciones que a continuación ponemos a consideración ante sus despachos para que sean tenidas en cuenta, con el ánimo de que estas irregularidades, inconsistencias y hasta "percepciones apartadas de la ley" por parte de los ciudadanos, sean disipadas al contar con mayores mecanismos de control</p>		X	La reglamentación busca dar claridad sobre los aspectos que deberán tenerse en cuenta para instalar los SAST en el país, es decir, aspectos previos a la imposición de comparendo. Los temas relacionados con la obligación que se genera por dicha imposición, como la identificación del conductor que cometió la infracción de tránsito y la solidaridad existente entre el propietario del vehículo y dicho conductor, debe ser legislada por el Congreso de la República, tal como lo establece la Corte Constitucional en el fallo C-038 de 2020
CÉSAR ROBERTO CELIS VASQUEZ	VEEDURÍA INTEGRAL DE MOVILIDAD	<p>En este sentido, y teniendo en cuenta lo indicado en el art. 10, consideramos que el control no solo debe realizarse sobre los documentos sino sobre todas las herramientas y sistemas que generan información relevante a las SAST, y por ello, tanto en la página del Ministerio como de la ANSV debe haber un espacio o un link de consulta exclusivo para el ingreso de los entes de control, como el Ministerio Público, la Interventoría, y las Veedurías Ciudadanas, con el respectivo control de acceso en relación a las atribuciones dadas en la ley vigente para cada entidad de control.</p>		X	El proyecto de resolución hace referencia a la competencia de la Superintendencia de Transporte establecida en artículo 3 de la Ley 1843 de 2017. Las competencias que en materia de control puedan ejercer otras autoridades de manera general se encuentran reguladas en otros instrumentos normativos que no hacen parte del objeto del presente proyecto.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

CÉSAR ROBERTO CELIS VASQUEZ	VEEDURÍA INTEGRAL DE MOVILIDAD	<p>En relación a las disposiciones finales, y partiendo del entendido de la característica a prevención del uso de las SAST, consideramos que presentar informes anuales, deja un rango muy amplio para determinar los ajustes y procesos de mejora por temas inherentes por ejemplo, a las condiciones de la vía, hábitos, condiciones de acceso al tramo en control, entre otras, por lo que sugerimos que dichos informes sean trimestrales, para que en un grupo de control liderado por la ANSV, seamos convocados desde la Interventoría, los entes de control, el Ministerio Público y las Veedurías Ciudadanas, para que se analicen y se verifiquen las tendencias de los resultados y se tomen las recomendaciones en relación a las medidas a implementar, reforzar o reactivar.</p> <p>En este sentido, nos permitimos puntualizar, que los ciudadanos solo estamos obligados al estricto cumplimiento de la Constitución y la Ley, lo cual está debidamente ordenado en el artículo 6 Constitucional:</p> <p>"ARTÍCULO 6. Los particulares sólo son responsables ante las autoridades por infringir la Constitución y las leyes. Los servidores públicos lo son por la misma causa y por omisión o extralimitación en el ejercicio de sus funciones." (Negrilla y subrayado son propios).</p> <p>Le solicitamos se sirva abstenerse de citar y/o relacionar y/o adjuntar en su respuesta conceptos emitidos por su despacho, o por las demás entidades relacionadas con la regulación de Tránsito, ya que como bien lo indica el artículo 28 de la Ley 1411 de CPACA:</p> <p>"De hecho, los conceptos que emite la administración en relación con las materias que tienen a cargo no comprometen su responsabilidad "ni serán de obligatorio cumplimiento o ejecución" (Negrilla y subrayado son propios).</p> <p>En este entendido, se debe observar estricto cumplimiento a lo ordenado en la OBSERVACIONES GENERALES</p>		X	Se considera que hacer seguimiento anual a los indicadores de seguridad vial, es un plazo adecuado para realizar una medición objetiva de la eficacia de la medida implementada. Con relación a la solicitud de establecer comités se considera que se trata de un tema que no hace parte del ámbito de aplicación de la norma, por lo cual no se incluye en la presente regulación.
CÉSAR ROBERTO CELIS VASQUEZ	VEEDURÍA INTEGRAL DE MOVILIDAD	<p>Como agentes oficiosos y auxiliares del Ministerio Público, recibimos en nuestro despacho y en nuestros canales virtuales de atención, cientos y cientos de reclamos acerca de presuntas irregularidades en la instalación y operación de las SAST a nivel nacional.</p> <p>En virtud a ello, nos permitimos en este apartado, hacer respetuosas observaciones, muchas de ellas nos las han evidenciado los gobernados, y de las cuales, una vez realizadas las respectivas indagaciones y verificaciones contra las leyes y normativa vigente, ya hemos adelantado los correspondientes procesos administrativos, y las respectivas denuncias por las presuntas actuaciones que violan las leyes y normativas vigentes en materia de foto comparendos, como también hemos solicitado la apertura de sendas investigaciones, no solo a las autoridades de control en vía, sino a los organismos de tránsito, a las autoridades administrativas y demás servidores públicos que con su actuar de una u otra manera vulneran o permiten en flagrante y continua violación de las citadas leyes y normas, y con ello, los derechos Constitucionales de los administrados, como el FUNDAMENTAL al debido proceso y con ello, a la justa defensa.</p> <p>Entre otras respetuosas observaciones que a continuación ponemos a consideración ante sus despachos para que sean tenidas en cuenta, con el ánimo de que estas irregularidades, inconsistencias y hasta "percepciones apartadas de la ley" por parte de los ciudadanos, sean disipadas al contar con mayores mecanismos de control</p>		X	La reglamentación busca dar claridad sobre los aspectos que deberán tenerse en cuenta para instalar los SAST en el país, es decir, aspectos previos a la imposición de comparendo. No incluye aspectos relacionados con los procedimientos para notificación, cobro u otros aspectos diferentes a la autorización para instalación y operación de los SAST. Los temas relacionados con la obligación que se genera por dicha imposición, como la identificación del conductor que cometió la infracción de tránsito y la solidaridad existente entre el propietario del vehículo y dicho conductor, debe ser legislada por el Congreso de la República, tal como lo establece la Corte Constitucional en el fallo C-038 de 2020.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

CÉSAR ROBERTO CELIS VASQUEZ	VEEDURÍA INTEGRAL DE MOVILIDAD	<p>Así mismo, solicitamos que se incluya dentro de dichos foto comparendos el número de serial de cada una de las SAST mediante las cuales se toman las evidencias (fotografías) que serán validadas para la imposición de los foto comparendos, para que cuando los ciudadanos o los entes de control lo requieren puedan verificar que el numero de serial corresponde efectivamente a la certificación de calibración de específicamente esa SAST, y así ir desvirtuando conceptos encajonados en el sub consiente social de los administrados y esa mal versión al control, por aspectos relacionado a irregularidades o corrupción de quienes operan dichas SAST.</p>		X	<p>Se reitera que la presente reglamentación busca dar claridad sobre los aspectos que deberán tenerse en cuenta para instalar los SAST en el país, es decir, aspectos previos a la imposición de comparendo. El contenido de los informes de tránsito para la imposición de un comparendo está incluido en el artículo 129 de la Ley 769 de 2002.</p>
HELMER ROJAS ZABALA	IMTTC	<p>Artículo 3 Definiciones literal a) Agente de tránsito: Aquel empleado público investido de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en la respectiva jurisdicción.</p> <p>El artículo 4 de la Ley 1310 de 2009 establece: Artículo 4° Jurisdicción. Sin perjuicio de la colaboración que deben prestar las distintas autoridades de tránsito, cada una de ellas ejercerá sus funciones en el territorio de su jurisdicción, de la siguiente manera: La Policía de Carreteras de la Policía Nacional en las carreteras nacionales; los agentes de tránsito de los organismos departamentales en aquellos municipios donde no hayan organismos de tránsito; los agentes de tránsito municipales o distritales en el perímetro urbano y rural de sus municipios</p> <p>Cada organismo de tránsito contará con un solo cuerpo especializado de agentes de tránsito y transporte, que actuará únicamente en su respectiva jurisdicción (o bajo convenios con otros municipios), los cuales por su rango de autoridad y tener funciones de policía judicial no podrán ser objeto de delegación o contratar con particulares. La redacción de este artículo no es clara sobre a quién corresponde el perímetro urbano de las vías nacionales, lo que ha sido objeto de consultas ante el Consejo de Estado, las que ha su vez no han dejado tampoco claridad al respecto.</p> <p>Solicitud: Por lo anterior, se solicita conservar la definición de la anterior resolución 718 de 2018 , teniendo en cuenta que hoy en día son los agentes de tránsito de los respectivos municipios quienes realizan la validación y el control de las presuntas infracciones de tránsito en los perímetros urbanos y rural de las vías nacionales. Por qué se está modificando?</p>		X	<p>La definición de agente de tránsito señalada en el proyecto de resolución, se basa en las definiciones establecidas en el artículo 2 de la ley 769 de 2002 y en el artículo 2 de la ley 1310 de 2009 . Al respecto de la jurisdicción en la que los agentes de la Policía Nacional adscritos a la Dirección de Transporte y Tránsito de dicha Institución es otorgada por el artículo 4 de la ley 1310 de 2009 el cual dispone " La Policía de Carreteras de la Policía Nacional en las carreteras nacionales; los agentes de tránsito de los organismos departamentales en aquellos municipios donde no hayan organismos de tránsito; los agentes de tránsito municipales o distritales en el perímetro urbano y rural de sus municipios. " Por tanto, la mera definición no otorga funciones a dichos servidores públicos sino que estas se hayan en la ley.</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

HELMER ROJAS ZABALA	IMTTC	<p>Literal e) Dispositivo de instalación fija: Equipo instalado en una infraestructura fija de una vía, tales como señales de tránsito, postes, puentes y demás elementos de la vía.</p> <p>Literal f) Dispositivo de instalación móvil: Equipo que puede trasladarse de un lugar a otro, de manera constante, sin requerir soportes fijos y permanentes en la vía.</p> <p>Literal g) Dispositivo automático: Dispositivo que, una vez instalado y ajustado, no necesita la intervención del operador en ninguna de las fases de funcionamiento para la detección de la presunta infracción</p> <p>Literal h) Dispositivo semiautomático: Dispositivo que, una vez instalado y ajustado, necesita la intervención del operador en alguna de las fases de funcionamiento para la detección de la presunta infracción</p> <p>Literal i) Dispositivo manual: Dispositivo electrónico operado manualmente en todas las fases de funcionamiento para la detección de la presunta infracción.</p> <p>Observación: No existe unificación del lenguaje por cuanto la ley se refirió a medios tecnológicos, el proyecto de resolución define unos como dispositivos, otros como dispositivos electrónicos y otros como equipos. Se entendería por ejemplo que el dispositivo automático y el semiautomático no son dispositivos electrónicos como si lo sería el manual?</p> <p>Solicitud: La Ley habla de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos y no da competencias para entrar a realizar sesgos tecnológicos, más allá de definir los criterios de instalación y operación.</p>		X	En cuanto a las definiciones, se aclara que son lineamientos que permiten diferenciar los equipos automáticos, semiautomáticos y manuales durante su operación y no pretenden limitar las opciones tecnológicas.
HELMER ROJAS ZABALA	IMTTC	<p><del>Dispositivo de instalación móvil: Equipo que puede trasladarse de un lugar a otro, de manera constante, sin requerir soportes fijos y permanentes en la vía.</del></p> <p>Literal j) Sistema de Información de los SAST: Medio electrónico para el registro, consulta y autorización de los SAST.</p> <p>Observación: Si hace alusión a sistema de información debería ser: Programa o conjunto de programas de cómputo para el registro, consulta y autorización de los SAST</p> <p>Solicitud: Se sugiere dejar: Programa o conjunto de programas de cómputo para el registro, consulta y autorización de los SAST</p>		X	El literal k hace referencia a la plataforma en la cual se registrarán, consultarán y aprobarán los SAST, no solamente a un programa.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

HELMER ROJAS ZABALA	IMTTC	<p>Artículo 4 literal b)</p> <p>Criterio de Prevención</p> <p>Prevención: Criterio que evidencie los hallazgos y la evaluación del riesgo en la zona de influencia del SAST en materia de siniestralidad vial.</p> <p>Observación: Dentro de este criterio deben definirse y puntualizarse los tipos de infracciones, comportamientos o situaciones que podrían ser la causa basal del accidente, por ejemplo:</p> <p>1. Zonas de abuso de la velocidad, donde la velocidad reglamentaria es menor y la de operación es mayor, aunque ya se hayan implementado medidas como señalización u otro tipo de intervenciones.</p> <p>2. Intersecciones donde recurrentemente se viola la luz roja del semáforo,</p> <p>3. Tramos viales (rectos o curvos), especialmente en carreteras donde está restringida la maniobra de adelantamiento y se evidencia que recurrentemente se realiza la maniobra dejando la posibilidad de que ocurra el accidente. Si se atacan las conductas 1 y 2 en vías urbanas se reducirán drásticamente los accidentes, si se atacan las conductas 1 y 3 en carreteras también habrá reducciones importantes en cifras de siniestros. Puntualizar los tipos de infracciones para cada criterio o definir si los SAST que se sustenten para su instalación con base en este criterio podrán detectar todo tipo de infracciones de tránsito con el fin de prevenirlas.</p> <p>Es de suma importancia en referencia con el párrafo 2 del artículo 4 que se revise la observación frente al mismo, realizada más adelante, ya que debe ser clara e incluida de una vez en la presente resolución la forma en que se debe sustentar cada uno de los criterios para poder presentar la solicitud.</p> <p>Se elimina el criterio de movilidad como uno de los criterios técnicos para la instalación de los SAST. Eliminado el criterio de movilidad se dejó en</p>		X	<p>Los criterios técnicos establecidos en el proyecto de resolución (Siniestralidad, prevención e infracciones) se basaron en un análisis desde el punto de vista de seguridad vial, y no contemplan indicadores de movilidad. Además, se aclara que dicho proyecto contempla además de sustentar el punto con cifras de siniestralidad, otros criterios de evaluación basados en: 1. Prevención, mediante un análisis de riesgo y 2. Infracciones que evidencien conductas temerarias por parte de los conductores. Lo anterior no impide que las autoridades de tránsito puedan incluir dentro de las infracciones a detectar aspectos como bloqueo de intersecciones, estacionar en zonas prohibidas, entre otras.</p>
HELMER ROJAS ZABALA	IMTTC	<p>Parágrafo del artículo 4. La metodología para sustentar y evaluar los criterios anteriormente referidos, se deberá adoptar y publicar por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro de los 60 días siguientes a la expedición de la presente Resolución.</p> <p>Nuevamente se insiste que la metodología para evaluar los criterios, posterior a que el interesado (entiéndase autoridad de tránsito) presente la solicitud, no es necesaria para que la pueda elaborar presentar, además por ser éste un asunto de resorte de la entidad que hace la revisión no se estima necesaria para la presente reglamentación.</p> <p>Observación: No obstante, la metodología para sustentar los criterios no puede estar por fuera de esta reglamentación porque el interesado en presentar el trámite de la solicitud debe conocer todas las condiciones inherentes al trámite de instalación y operación del SAST. Es de especial relevancia para la autoridad de tránsito, conocer de antemano a la presentación de su trámite de autorización de instalación del SAST, cómo sustentarlo para poder hacerlo de forma correcta y concreta y no verse sometida a que le estén solicitando de forma posterior y subjetiva, nueva documentación o requisitos adicionales a los aquí establecidos.</p> <p>Solicitud: Ese es precisamente el objeto del presente proyecto de reglamentación; establecer los criterios y la forma de presentarlos para la autorización. Modificar este artículo y desarrollar en la presente resolución la metodología con la cual la autoridad de tránsito que presente el trámite debe sustentar los respectivos criterios técnicos para la solicitud de instalación de los SAST.</p>	Parcialmente		<p>La ANSV publicará para consulta pública el proyecto de resolución que reemplazará a la Resolución 426 de 2018 en los plazos establecidos en esta regulación. Hasta que se surta dicho proceso, se hará un ajuste en la redacción para que la mencionada resolución 426 que contiene la metodología para evaluación de los criterios técnicos, se siga aplicando, con el fin de que los interesados tengan tiempo suficiente para efectuar las solicitudes bajo la nueva metodología.</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

HELMER ROJAS ZABALA	IMTTC	<p>Parágrafo del artículo 4. La metodología para sustentar y evaluar los criterios anteriormente referidos, se deberá adoptar y publicar por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro de los 60 días siguientes a la expedición de la presente Resolución.</p> <p>Observación: Nuevamente se insiste que la metodología para evaluar los criterios, posterior a que el interesado (entiéndase autoridad de tránsito) presente la solicitud, no es necesaria para que la pueda elaborar presentar, además por ser éste un asunto de resorte de la entidad que hace la revisión no se estima necesaria para la presente reglamentación. No obstante, la metodología para sustentar los criterios no puede estar por fuera de esta reglamentación porque el interesado en presentar el trámite de la solicitud debe conocer todas las condiciones inherentes al trámite de instalación y operación del SAST. Es de especial relevancia para la autoridad de tránsito, conocer de antemano a la presentación de su Modificar este artículo y desarrollar en la presente resolución la metodología con la cual la autoridad de tránsito que presente el trámite debe sustentar los respectivos criterios técnicos para la solicitud de instalación de los SAST. trámite de autorización de instalación del SAST, cómo sustentarlos para poder hacerlo de forma correcta y concreta y no verse sometida a que le estén solicitando de forma posterior y subjetiva, nueva documentación o requisitos adicionales a los aquí establecidos. Ese es precisamente el objeto del presente proyecto de reglamentación; establecer los criterios y la forma de presentarlos para la autorización.</p> <p>Solicitud: Modificar este artículo y desarrollar en la presente resolución la metodología con la cual la autoridad de tránsito que presente el trámite debe sustentar los respectivos criterios técnicos para la solicitud de instalación de los SAST.</p>	Parcialmente		La ANSV publicará para consulta pública el proyecto de resolución que reemplazará a la Resolución 426 de 2018 en los plazos establecidos en esta regulación. Hasta que se surta dicho proceso, se hará un ajuste en la redacción para que la mencionada resolución 426 que contiene la metodología para evaluación de los criterios técnicos, se siga aplicando, con el fin de que los interesados tengan tiempo suficiente para efectuar las solicitudes bajo la nueva metodología.
HELMER ROJAS ZABALA	IMTTC	<p>Artículo 7 literal a) Calibración: Los equipos deberán estar calibrados. Para acreditar dicha calibración, se deberá adjuntar en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial el certificado de calibración de los equipos, de acuerdo con lo previsto en el artículo 14 de la Ley 1843 de 2017 y en el Decreto 1595 de 2015 o la norma que lo sustituya, adicione o modifique.</p> <p>Observación: Es importante que se reglamente este aspecto ya que el mencionado Decreto 1074 no contempla específicamente quien debe realizar esta calibración, y máxime si se tiene en cuenta que se elimina lo dispuesto por la anterior resolución 718 de 2018 en lo referente al concepto de desempeño del Instituto Nacional de Metrología. El procedimiento debe establecer cuál es el documento que debe aportarse por parte de la autoridad de tránsito competente a efectos poder cumplir los requisitos de calibración para la operación.</p> <p>Solicitud: Se sugiere por lo tanto que mientras no haya claridad de la calibración en cuanto a las entidades que la realicen en Colombia, se permita que la calibración sea la otorgada por el fabricante o cualquier otra entidad a nivel internacional o nacional.</p>		X	Es de resaltar que lo que debe acreditar cada autoridad de tránsito es que todo equipo autorizado, durante su operación debe tener la certificación de calibración vigente y esta, debe ser cargada al sistema de información de la ANSV. Con respecto a la validación de las calibraciones, se informa que estas deben ser emitidas por laboratorios acreditados de acuerdo con lo establecido en el Decreto 1595 de 2015. Los laboratorios que se acrediten para prestar el servicio de calibración deberán demostrar la trazabilidad metrológica de sus instrumentos medidores de velocidad conforme a los patrones de referencia definidos por alguna de las siguientes instituciones: el Instituto Nacional de Metrología – INM o los Institutos Designados por éste, los Institutos nacionales de metrología de otros países, que sean firmantes del Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (MRA) en el ámbito del Comité Internacional de Pesas y Medidas, (CIPM) de la Oficina Internacional de Pesas y Medidas (BIPM); los laboratorios de calibración que sean legalmente constituidos y que demuestren su competencia técnica mediante un certificado de acreditación con la norma ISO/IEC17025 (NTC-ISO/IEC17025), vigente para cada magnitud específica en la que ofrezcan sus servicios de calibración y otorgado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), o por un Organismo de Acreditación que haga parte de los Acuerdos Multilaterales de Reconocimiento (MLA/MRA) donde participe ONAC.
HELMER ROJAS ZABALA	IMTTC	Si lo que quiere decir es que una vez agotado todo este proceso se informe en el Sistema qué día inicia la operación, se recomienda entonces dejar claridad que el único requisito es informar y no se requiere esperar respuesta alguna por parte del sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se entiende cumplido el requisito para iniciar la operación y así mismo, definir y enlistar claramente qué documentación sería a la que se alude por "documentación relacionada", para que la autoridad de tránsito pueda tener certeza sobre el inicio de la operación.		X	La autoridad de tránsito deberá dar cumplimiento a todos los criterios de operación incluidos en la presente regulación, una vez finalizado este trámite se informará a la Superintendencia de Transporte para que tenga conocimiento de la entrada en operación del SAST y realice el control y seguimiento dentro de sus competencias.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

HELMER ROJAS ZABALA	IMTTC	<p>Artículo 7 literal d) Señalización: Soportes o evidencias tales como fotos o videos, en los que conste la señalización efectivamente instalada, de acuerdo con el diseño presentado para la autorización. Esta evidencia deberá adjuntarse al sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y deberá tener en cuenta para su presentación, los parámetros contenidos en el anexo número 2 de la presente resolución, el cual hace parte integral de ésta, y se enmarca en lo dispuesto en el Manual de Señalización Vial adoptado mediante la Resolución 1885 de 2015 del Ministerio de Transporte.</p> <p>Observación: No se considera que esto deba ser un requisito previo, debería ser posterior ya que si no se aprueba el permiso o durante el tiempo de aprobación del permiso (45 días) quedarían instaladas en la vía señales que no van acorde con lo que se esta presentando en la vía. Solicitud: Se sugiere modificar para dejar que se deben presentar los diseños con la ubicación y tipo de señalización que se instalarán una vez otorgados los permisos y que éstos solo podrán operar cuando dicha señalización se encuentre instalada.</p>		X	<p>Se aclara que el trámite cuenta con dos instancias. La primera es la solicitud del permiso para instalación, para lo que debe cumplir con los requisitos del capítulo II de la presente regulación. Una vez se obtenga este permiso, se deberá dar cumplimiento a los requisitos de operación incluidos en el capítulo III. Una vez cumplidos todos los requisitos, se podrá iniciar la operación del SAST.</p>
HELMER ROJAS ZABALA	IMTTC	<p>Artículo 12 Parágrafo. Las autoridades de tránsito deberán reportar en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la información requerida para efectos de realizar el análisis de indicadores anuales de seguridad vial, que permitan establecer la efectividad de las medidas tomadas en cada punto autorizado.</p> <p>Observación: Se solicita aclarar cuál sería la información a requerir y los efectos del análisis frente a la operación del SAST.</p> <p>Solicitud: Se solicita aclarar cuál sería la información a requerir y los efectos del análisis frente a la operación del SAST.</p>	Parcialmente		<p>Respecto a los indicadores que deben reportar a la autoridad, estos están definidos en el Artículo 11 y en el numeral 6, del anexo No 1, y su forma de presentación será definida en la metodología Para La Evaluación De Los Criterios De Seguridad Vial, documento que se deriva del proyecto de resolución en cuestión y adoptará la ANSV.</p> <p>De otra parte, respecto a la medición de los indicadores, estos no afectaran los derechos otorgados con la autorización en funcionamiento, lo que se busca es tener una trazabilidad para el seguimiento al comportamiento de los actores viales y las condiciones de seguridad vial en los puntos autorizados para la instalación de SAST.</p> <p>El reporte de la información se hará con base en la metodología que para el efecto la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p>
HELMER ROJAS ZABALA	IMTTC	<p>Artículo 13. Modificaciones. Cualquier necesidad de ajuste al alcance de la autorización de instalación de los SAST otorgada, deberá ser solicitado a la Agencia Nacional de Seguridad Vial a través del sistema.</p> <p>Se solicita aclarar a qué tipo de situaciones se refiere "el alcance de la autorización de los SAST" □</p> <p>Solicitud: Se solicita aclarar a qué tipo de situaciones se refiere "el alcance de la autorización de los SAST"</p>		X	<p>La información relativa a las modificaciones que se presente frente a las condiciones iniciales por las cuales fue autorizado el SAST, se establecerán en la guía metodológica que derogará la Resolución 426 de 2018.</p>
HELMER ROJAS ZABALA	IMTTC	<p>Numeral 5 del Anexo N1</p> <p>Estudio en el cual la Autoridad de Tránsito presente los análisis de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía para determinar la velocidad máxima permitida en la zona de influencia según lo establecido en el Código Nacional de Tránsito Terrestre y posteriormente, determinar la velocidad de fiscalización, la cual debe ser consistente con la velocidad máxima permitida.</p> <p>Observación: En vías nacionales las velocidades de operación que se fiscalizarían son las que, de acuerdo con los estudios realizados por las concesiones viales o por el administrador de infraestructura vial están establecidas, así las cosas, en estos casos sobraría este estudio</p> <p>Solicitud: Por favor verificar y aclarar esta situación</p>		X	<p>Respecto a posibles diferencias de la velocidad máxima permitida que puedan existir entre los estudios de velocidad y la señalización instalada en el sitio (antes de instalar un SAST) y la verificada en el proceso de autorización del SAST, se deberá atender la velocidad máxima permitida de conformidad con el método de límites de velocidad vigente por el Ministerio de Transporte y las disposiciones del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>Se aclara que tanto la Autoridad de Tránsito como la Entidad que administre la Infraestructura deben dar cabal cumplimiento a las disposiciones sobre la materia Por otra parte, Respecto al aporte de la información de los estudios realizados por la entidad Administradora de la infraestructura vial, no corresponde al alcance, de la resolución en cuestión. El detalle de evaluación de la velocidad se incluirá en la guía metodológica que se adoptará con posterioridad a la adopción del presente proyecto de resolución.</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

HELMER ROJAS ZABALA	IMTTC	<p>En el literal C del Numeral 5 del anexo 1 establece: "Identificar el o los puntos críticos de siniestralidad según las estadísticas de la autoridad de tránsito territorial y causas de los siniestros según el Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT) dentro de la zona de influencia. Las estadísticas deberán reportarse mes a mes según la gravedad del choque: Con muertos, con heridos o solo daños. Los datos de las estadísticas se presentarán para la zona de influencia y periodo de tiempo definidos en la Guía Metodológica y serán comparados con la información consignada en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito (RNAT) de la base de datos del sistema RUNT (...)</p> <p>Las estadísticas deberán reportarse mes a mes, se presentarán para la zona de influencia y periodo de tiempo definidos en la Guía Metodológica y serán comparados con la información consignada en el Sistema Integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT).</p> <p>Numeral 6 Reportar la información de la línea base y reportar mes a mes los indicadores de seguimiento (Número de siniestros, Accidente Equivalente, Número de infracciones impuestas, Número de infracciones pagadas) de los SAST en la zona de influencia.</p> <p>Observación: Identificar el o los puntos críticos de siniestralidad según las estadísticas de la autoridad de tránsito territorial y causas de los siniestros según el Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT) dentro de la zona de influencia. Las estadísticas deberán reportarse mes a mes según la gravedad del choque: Con muertos, con heridos o solo daños. Los datos de las estadísticas se presentarán para la zona de influencia y periodo de tiempo definidos en la Guía Metodológica y serán comparados con la información consignada en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito (RNAT) de la base de datos del sistema RUNT.</p> <p><i>Está solicitando el reporte de la misma información de usarse el SIMIT y la</i></p>		X	<p>Se realiza la aclaración que la información solicitada en el Numeral 5. Criterios relacionados con la seguridad vial del Anexo 1, corresponden a la información para el cálculo del criterio de siniestralidad correspondiente a los criterios de instalación. La información solicitada en el numeral 6. Indicadores, hace referencia a la información para realizar el seguimiento y efectividad de la implementación del equipo SAST en el sitio. Al respecto, se informa que se establecerá el detalle solicitado en la guía metodológica que reemplazaría la actual Resolución 426 de 2018 de la ANSV.</p> <p>La autoridad de tránsito solicitante deberá realizar el cálculo de accidente equivalente y reportar la información utilizada para dicho cálculo (IPAT), la ANSV sólo verificará que los IPAT's utilizados para el cálculo del AE cumplen con los requisitos del criterio.</p>
HELMER ROJAS ZABALA	IMTTC	<p>Tabla 2 de señalización se indica Una (1) señal por sentido de circulación entre 300 y 400 metros antes del inicio y sobre el corredor de la detección.(Ver nota 7 y 8)</p> <p>observacion: Los requerimientos de señalización pueden generar saturación de señalización en la zona y por tanto una posible distracción del conductor y un riesgo de seguridad vial más que un beneficio para los conductores</p> <p>solicitud: Se solicita modificar y moderar este aspecto.</p>		X	<p>Con referencia a la ubicación de las señales, se informa que la Ley 1843 de 2017, establece en su artículo 10, que para vías nacionales en donde operen ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones de tránsito que detecten velocidad la señal deberá ubicarse a 500 metros de antelación del equipo, y en otros casos se deberán adicionar señales visibles en la vía. Las otras señales se incluyen con el fin de garantizar la adecuada información a los usuarios de las vías con relación a la existencia de un SAST. Adicionalmente, el objetivo aparte de informar, es alertar al usuario que está en un zona de fotodetección que a su vez está catalogada como crítica desde el punto de vista de seguridad vial, con el objetivo de propender en la disminución de los siniestros viales.</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Alfredo Enrique Piñeres Olave		<p>El artículo 2 de la ley 1843 del 14 de junio de 2017 dice:</p> <p>Artículo 2°. Criterios para la instalación y puesta en operación. Todo medio técnico o tecnológico para la detección de presuntas infracciones al tránsito que se encuentre en operación o que se pretenda instalar deberá cumplir con los criterios técnicos que para su instalación u operación establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia de Seguridad Vial. Dichas entidades tendrán 180 días para expedir la reglamentación. Sin perjuicio de lo establecido en la presente ley, los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, que se encuentren en funcionamiento y los que se pretendan instalar, deberán contar con autorización del Ministerio del Transporte, la cual se expedirá de acuerdo con la reglamentación expedida y previa verificación contra los planes de seguridad vial de las entidades territoriales. Los que ya se encuentren en funcionamiento tendrán un plazo de 180 días para tramitar la autorización después de la reglamentación.</p> <p>Este es un tema que sigue estando incumplido en todas las resoluciones, ya que como lo ordena la ley la reglamentación debe ser conjunta y no fue así; antes, cuando se expidió la resolución 718 dando 180 días después de esta para cumplir los permisos sin</p>	X		Se revisará y ajustará la resolución incluyendo un plazo de transición de la Resolución 426 de 2018 de la ANSV hasta tanto se adopte la resolución que la reemplace o modifique.
Alfredo Enrique Piñeres Olave		<p>El artículo 14 de la ley 1843 de 2017 dice:</p> <p>Artículo 14. Laboratorios. Los laboratorios que se acrediten para prestar el servicio deberán demostrar la trazabilidad de sus equipos medidores de velocidad conforme a los patrones de referencia nacional, definidos por el instituto nacional de metrología. El servicio de trazabilidad de los equipos medidores de velocidad, se prestará con sujeción a las tarifas establecidas por dicho instituto, hasta tanto existan laboratorios acreditados en el territorio nacional, la calibración de los equipos, medidores de velocidad, estará a cargo del instituto nacional de metrología.</p> <p>Basado en el artículo descrito anteriormente de la ley, es de anotar que el proyecto de resolución que se pretende adoptar no contempla el concepto de desempeño de la tecnología que si lo tiene en cuenta la resolución 718 de 2018 en su artículo 8 Condiciones de calidad de la operación y que fue establecido por el INM (Instituto Nacional de Metrología) en la resolución 647 del 6 de diciembre de 2018, modificada por la resolución 083 del 21 de febrero de 2020:</p> <p>Artículo 8. Condiciones de calidad en la operación: Todos los SAST autorizados por el Ministerio de Transporte y los que se utilicen para el control en vía apoyado en dispositivos móviles contarán desde el inicio de su operación, con:</p> <p>8.1 Mecanismos de calibración y mantenimiento previstos para los instrumentos de medición que sean utilizados, de conformidad con los patrones de referencia nacional definidos por el Instituto Nacional de Metrología y lo dispuesto en el Decreto 1074 de 2015 o la norma que lo desarrolle, modifique o sustituya. Para los instrumentos de medición de la velocidad se deberá contar con el Concepto de Desempeño de la Tecnología, en cuanto a la componente Metrológica, emitido por el Instituto Nacional de Metrología.</p> <p>8.2 Procesos de mantenimiento realizados por el fabricante o por su representante oficial en Colombia, los cuales deberán estar debidamente</p>		X	Tal y como lo indica el artículo 14 de la Ley 1843 entre las funciones del Instituto Nacional de Metrología se encuentra: La definición de los patrones de referencia nacional y la trazabilidad metrológica para equipos medidores de velocidad, así como también la calibración hasta tanto existan laboratorios acreditados en el territorio nacional para la calibración de los equipos. Todas las condiciones metrológicas están consagradas en el Decreto 1074 de 2015, por lo cual no se considera la inclusión del Concepto de Desempeño de la Tecnología.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Alfredo Enrique Piñeres Olave		Se elimino el articulo 5 de la resolución 718 el cual establece: Artículo 5. Condiciones previas a la instalación y/u operación: La autoridad de tránsito competente del lugar donde se pretenda instalar y/u operar los SAST de detección fija o móvil, antes de instalar y poner en operación los mismos, deberá contar con la autorización de la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte. Parágrafo. El uso de equipos para las labores de control en vía, no son considerados como de detección electrónica. Así mismo, cuando se utilicen equipos exclusivamente para fines disuasivos, pedagógicos y de análisis de tráfico, no se requerirá autorización del Ministerio de Transporte. Al ser eliminado, se obliga a que, para el uso de equipos (Ayudas Tecnológicas) para hacer control en vía, control aéreo, campañas pedagógicas, disuasivas y de análisis de tráfico se requiere del permiso del Ministerio, lo cual dejaría a los agentes de tránsito de la dirección de tránsito y transporte (DITRA) de la policía Nacional sin la oportunidad de establecer operativos en las vías de los municipios donde existen convenios activos y en las vías nacionales fuera del casco Urbano de los Municipios.	X		Se ajustará la Resolución aclarando lo referente a los fines pedagógicos, disuasivos, control aéreo y labores de control en vía.
Alfredo Enrique Piñeres Olave		Que va a pasar con las autorizaciones ya entregadas por el ministerio y la ANSV que no han cumplido con lo establecido en la ley 1843 de 2017, la resolución 718 de 2018, la resolución 426 de 2018, la resolución 647 de 2018 modificada por la resolución 083 de 2022. Y todas las infracciones impuestas hasta el momento por las autoridades de tránsito que tienen SAST. Cabe anotar que dicho incumplimiento ha sido generado por la falta de articulación de las entidades a las que la ley ordeno cumplir con la reglamentación de manera conjunta. Caso que en este momento tampoco se cumpliría.		X	La reglamentación que atañe este proyecto de Resolución contempla las solicitudes realizadas por las autoridades de tránsito desde la fecha establecida en el Decreto Ley 2106 de 2019 (180 días posteriores a su expedición), es decir desde el 20 de agosto de 2020. Tanto las solicitudes realizadas en el sistema de información, como aquellas autorizadas por el Ministerio de Transporte con anterioridad a la fecha establecida en el Decreto Ley, deben dar cumplimiento a los criterios establecidos por la Resolución 718 de 2018 y la Resolución 426 de 2018.
Alfredo Enrique Piñeres Olave		Artículo 3. Definiciones: • Control en vía apoyado en dispositivo manuales: Debería ser con dispositivos automáticos y manuales, partiendo del hecho que esta es una reglamentación para SAST que se constituyen como ayudas tecnológicas, por lo que todo lo que sea con ayudas tecnológicas debe cumplir con el procedimiento establecido en el artículo 8 de la ley 1843 de 2017 • Dispositivo automático, dispositivo semiautomático y dispositivo manual: en todos se hace referencia a las fases de funcionamiento para la detección de la infracción, pero en ningún lado se describe o definen cuales son esas fases y se vuelve a desconocer la esencia de la norma que son dispositivos que sirven como ayudas tecnológicas para recaudar la evidencia de las presuntas infracciones al tránsito.	Parcialmente		En cuanto a la definición de control en vía apoyado de dispositivos manuales, se revisará la redacción y se ajustará si se considera pertinente. Con referencia a las definiciones de dispositivos automáticos, semiautomáticos y manuales, se aclara que todas las fases de funcionamiento durante la detección de la presunta infracción dependen del tipo de tecnología de los equipos y del tipo de infracción a detectar de los instrumentos. El proyecto de resolución no pretende definir el alcance de las fases de funcionamiento de los equipos toda vez que estos dependen de múltiples factores, como los mencionados anteriormente. Las definiciones son lineamientos que permiten diferenciar los equipos automáticos, semiautomáticos y manuales durante su operación.
Alfredo Enrique Piñeres Olave		Artículo 4. Criterios técnicos para la instalación de los SAST: Se elimino el criterio de Movilidad con lo que se esta negando la posibilidad de establecer indicadores para otro tipo de infracciones como las de mal parqueo, bloqueo de intersección, pico y placa entre otras que no son directamente asociadas a siniestralidad. Parágrafo: Como lo mencione en los comentarios generales, la ley establece que la reglamentación debe ser conjunta y no se debe entrar en el mismo error del 2018.		X	El Decreto Ley 2106 de 2019 en su Artículo 109, que modifica el artículo 2 de la Ley 1843 de 2017, establece que todo SAST que se pretenda instalar deberá cumplir con los <b>criterios técnicos de seguridad vial</b> establecidos por la ANSV y el Ministerio de Transporte. Por lo tanto, los criterios técnicos establecidos en el proyecto de resolución (Siniestralidad, prevención e infracciones) se basaron en un análisis desde el punto de vista de seguridad vial, y no contemplan indicadores de movilidad. Además, se aclara que dicho proyecto contempla además de sustentar el punto con cifras de siniestralidad, otros criterios de evaluación basados en: 1. Prevención, mediante un análisis de riesgo y 2. Infracciones que evidencien conductas temerarias por parte de los conductores.
Alfredo Enrique Piñeres Olave		Artículo 6. b) Plazo para la autorización: se sugiere que el plazo sea de hasta 45 días hábiles, con esto se tiene la posibilidad que se pueda dar la autorización en menos tiempo si todo esta bien. c) Requerimientos: En el segundo párrafo se menciona que en caso de no aportar la información en los términos solicitados o que nuevamente se presente requerimientos por parte de la ANSV, esta lo requerirá por ultima vez; se considera que debe eliminarse lo resaltado ya que la revisión debe hacerse minuciosa en los términos establecidos y no abrir la posibilidad que la ANSV genere NUEVAS observaciones diferentes a las ya emitidas en la primera oportunidad.		X	Los términos establecidos para el trámite en el proyecto de resolución se basan en la experiencia que ha tenido el Ministerio y la ANSV con las autoridades de tránsito. Los tiempos pretenden mejorar la eficiencia del trámite reduciendo los tiempos de atención. Con respecto a los requerimientos, se informa que estos no obedecen a que la ANSV realice observaciones diferentes, pues estas son emitidas para dar cumplimiento a los criterios técnicos de acuerdo con lo establecido en la normatividad vigente. En la mayoría de casos, las autoridades de tránsito no subsanan todas las observaciones en un primer requerimiento, por lo cual la norma pretende que las autoridades tengan una segunda oportunidad para corregir/ajustar la documentación asociada a la solicitud.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Alfredo Enrique Piñeres Olive		Artículo 7. a) Viabilidad en el uso de infraestructura: Menciona el segundo párrafo de este literal que el permiso de ocupación temporal emitido por la ANI o el INVIAS deberá ser validado por estas entidades en los 10 días siguientes a la radicación de dicho documento y si no se da dicha validación no se iniciará el proceso. ¿Significa que no se confía ó no se duda de la veracidad del documento entregado por la autoridad de tránsito donde se pretende implementar el SAST?		X	Con referencia a la viabilidad en el uso de la infraestructura, se informa que este es un requisito que no es competencia de la ANSV, por lo cual es necesario que cada entidad administradora de la infraestructura vial valide y/o suministre la documentación que considere necesaria dentro de sus procedimientos internos para la instalación del equipo y la señalización en vía.
Alfredo Enrique Piñeres Olive		b) Calibración: Se sugiere indicar o establecer en que momento se debe calibrar el equipo, es decir, si el equipo es nuevo necesita calibración o es suficiente con la del fabricante, y después de cuanto tiempo debe darse la calibración y la periodicidad de ellas (6 meses, 1 año, 2 años).		X	La periodicidad de las calibraciones depende de las especificaciones establecidas por el fabricante, es importante resaltar que lo que debe acreditar cada autoridad de tránsito es que todo equipo autorizado, durante su operación debe tener la certificación de calibración vigente y esta, debe ser cargada al sistema de información de la ANSV. Con respecto a la validación de las calibraciones, se informa que estas deben ser emitidas por laboratorios acreditados de acuerdo con lo establecido en el Decreto 1595 de 2015. Los laboratorios que se acrediten para prestar el servicio de calibración deberán demostrar la trazabilidad metrológica de sus instrumentos medidores de velocidad conforme a los patrones de referencia definidos por alguna de las siguientes instituciones: el Instituto Nacional de Metrología – INM o los Institutos Designados por éste, los Institutos nacionales de metrología de otros países, que sean firmantes del Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (MRA) en el ámbito del Comité Internacional de Pesas y Medidas, (CIPM) de la Oficina Internacional de Pesas y Medidas (BIPM); los laboratorios de calibración que sean legalmente constituidos y que demuestren su competencia técnica mediante un certificado de acreditación con la norma ISO/IEC17025 (NTC-ISO/IEC17025), vigente para cada magnitud específica en la que ofrezcan sus servicios de calibración y otorgado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), o por un Organismo de Acreditación que haga parte de los Acuerdos Multilaterales de Reconocimiento (MLA/MRA) donde participe ONAC.
Alfredo Enrique Piñeres Olive		c) Set de pruebas de software: ¿Esto es diferente al concepto de desempeño de la tecnología que debe emitir el INM?, si lo es, hay que adicionar a estos requisitos el CDT que emite el INM. La documentación que acredite el cumplimiento de este requisito debe darla únicamente el fabricante o su representante en Colombia y no el operador como se sugiere en el proyecto de resolución presentado.	Parcialmente		Tal y como lo indica el artículo 14 de la Ley 1843 entre las funciones del Instituto Nacional de Metrología se encuentra: La definición de los patrones de referencia nacional y la trazabilidad metrológica para equipos medidores de velocidad, así como también la calibración hasta tanto existan laboratorios acreditados en el territorio nacional para la calibración de los equipos. Todas las condiciones metrológicas están consagradas en el Decreto 1074 de 2015, por lo cual no se considera la inclusión del Concepto de Desempeño de la Tecnología. Se revisará y se ajustará si es necesario lo relacionado con set de pruebas de software en la Resolución para dar mayor claridad.
Alfredo Enrique Piñeres Olive		d) Señalización: Se sugiere de acuerdo a la experiencia en las solicitudes ya realizadas que las evidencias sean fotos "y" videos. No se entiende como se va a presentar evidencia de este si se debe esperar la autorización para implementar tanto el SAST como la señalización (Aclarar). Parágrafo 2: De la misma manera que en la observación anterior no se entiende como poder dar la fecha de inicio de operación de los SAST sin contar con la autorización respectiva.		X	Se aclara que, el trámite asegura que primero se debe obtener autorización de la ANSV frente a la ubicación geográfica del equipo, y una vez autorizado deberá acreditarse el cumplimiento de varios requisitos de operación, incluidas las evidencias de señalización. Existen dos momentos clave establecidos en la resolución: El primero, corresponde al trámite de instalación que adelanta la autoridad de tránsito ante la ANSV para su autorización, allí deberá contener el proyecto SAST que incluya su futura ubicación y el diseño de la señalización. El segundo, corresponde al inicio de operación, en el cual la autoridad de tránsito una vez autorizado el punto de instalación por la ANSV, deberá adelantar y dar cumplimiento a los criterios de operación (compra de los equipos, permisos de uso, calibración e instalación de la señalización y los equipos). Por lo cual, una vez emitida la autorización de la ANSV y antes de iniciar la operación, la autoridad de tránsito deberá suministrar dicha información en el sistema de información de la ANSV.
Alfredo Enrique Piñeres Olive		Artículo 9. Señalización: Se sugiere tener en cuenta para el anexo 2 que hace parte de la presente resolución que el manual de señalización no establece como debe ser señalizado un punto de SAST de acuerdo al tipo de vía, si se encuentra fuera del casco urbano, entre otros y que tampoco se puede desconocer la potestad que tienen las autoridades de tránsito para señalar en los cascos urbanos de su jurisdicción, por lo que no es competencia de la ANSV establecer dicha señalización que además cambio radicalmente con lo establecido en la resolución 718 del 22 de marzo de 2018. Debe pensarse en una transición de las dos resoluciones para que no se vea revuelto ambas reglamentaciones		X	El proyecto de Resolución en cuestión no es una reglamentación establecida por la ANSV, se aclara que será una reglamentación expedida en conjunto con el Ministerio de Transporte. En ese sentido se informa que, por un lado, el Ministerio de Transporte es la máxima autoridad de tránsito en el territorio nacional y está facultado para emitir reglamentación relacionada con señalización vial; y, por otro lado, la Ley 1843 faculta al Ministerio de Transporte y la ANSV, en el establecimiento de los criterios técnicos para la instalación y operación de los SAST.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Alfredo Enrique Piñeres Olave		Artículo 10. Control a las autoridades de tránsito: se debe pensar por parte de la ANSV en que en el sistema se pueda ver tanto la autorización como los documentos principales de la misma como lo son el plano de señalización, certificado de calibración, concepto de desempeño, resolución de ocupación temporal y obviamente la respectiva resolución indicando claramente todo lo autorizado. Esta sugerencia se hace para que no solo la superintendencia pueda tener acceso a ella para ejercer el control a las autoridades de tránsito, sino también los usuarios de las vías donde se autorizaron los SAST, ya que hoy en día solo se sabe que están autorizados, pero no mediante que planos y si realmente cumplieron o no con los requisitos.		X	El proyecto de resolución contempla la publicación de las autorizaciones concedidas por la ANSV. En cuanto a la publicación de otros documentos adicionales, se hará la revisión pertinente en el momento de la publicación en la página web de la ANSV.
Alfredo Enrique Piñeres Olave		Artículo 11. Indicadores de Seguridad Vial: de la misma manera como se exige que este la metodología para la evaluación de los criterios también se exige que estén estos indicadores y se establezca como será el mecanismo para los SAST que ya están autorizados y llevan dos años operando.		X	El seguimiento a los indicadores de seguridad vial será realizado por la ANSV para todos los equipos que se encuentren en funcionamiento, por lo tanto no es necesario realizar ajustes al proyecto de resolución.
Alfredo Enrique Piñeres Olave		Artículo 15. Vigencia: Si se deroga la resolución 718 del MT se queda sin efecto la resolución 426 de la ANSV, por lo tanto, ¿cómo se va a mantener la transición de los permisos pendientes y radicados ante de esta nueva reglamentación? Vuelve a tomar importancia la orden de la ley que la reglamentación y la metodología deben darse de manera conjunta, es decir, al mismo tiempo.		X	Efectivamente la Agencia Nacional de Seguridad Vial emitirá una nueva metodología, para evaluar los criterios de seguridad vial. ,Se efectuará una precisión en la redacción, con el fin de establecer que hasta tanto se emite la nueva metodología la evaluación se efectuará con base en lo dispuesto en la Resolución 426 de 2018. Por otro lado, se aclara que, desde el 20 de agosto de 2020 se debe dar cumplimiento a la reglamentación establecida en el decreto Ley 2106 de 2019.
Alfredo Enrique Piñeres Olave		Anexo Número 1. 2) Justificación: adicionar "y/o Departamento" después de la palabra Municipio. 3) Descripción general del proyecto. c) Localización: Incluir de acuerdo a la experiencia en las solicitudes ya realizadas también los archivos en .pdf d) Jurisdicción: se sugiere omitir del párrafo al área metropolitana, ya que ninguna autoridad de tránsito tiene jurisdicción metropolitana. Las áreas metropolitanas son autoridades de transporte. e) Características de la zona: ¿en el caso de las autoridades departamentales deberán entregar los POT de los municipios de su jurisdicción? f) Descripción de los usuarios vulnerables: Se sugiere aclarar que dichos requerimientos (volúmenes de tránsito, velocidades, entre otros) cuando se encuentren o refieran a vías nacionales concesionadas (ANI) o INVIAS deben ser dichas entidades quienes le entreguen a la Autoridad de tránsito dicha información que hace parte de los diseños y evaluaciones que están obligados hacer. h) Características del SAST: la descripción de este requerimiento corresponde al Concepto de desempeño de la tecnología (CDT) emitido por el INM. ¿Porque no llamarlo como es? i) Características de la zona de influencia: se menciona la guía metodológica que no esta y que debe ser entregada conjuntamente con esta reglamentación. m) evaluación de velocidad: la misma sugerencia del literal f).	Parcialmente		De acuerdo con las observaciones emitidas, se realizan las siguientes precisiones: 2. Justificación: Se considera pertinente, se revisará para ajuste el ítem respectivo. 3. Descripción general del proyecto. c) Localización: No se considera necesario el ajuste. d) Jurisdicción: Se considera pertinente, se revisará para ajuste el ítem respectivo. e) Características de la zona: Se deberá adjuntar una certificación de planeación indicando la zona y el uso del suelo según el Plan de Ordenamiento Territorial aplicable a la jurisdicción de la entidad territorial, se hará el ajuste respectivo para aclarar. f) Descripción de los usuarios vulnerables: La autoridad de tránsito es la responsable de realizar los análisis correspondientes para sustentar la instalación del SAST dentro de su jurisdicción, sin embargo puede apoyarse de otros estudios que se hayan realizado por otras entidades, por ejemplo, en vías nacionales las entidades administradoras de la infraestructura vial. h) Características del SAST: Esta información no corresponde a los requerimientos establecidos en la Resolución 647 del INM, responde a una información básica para conocimiento de la ANSV de las características de los equipos que son útiles para el estudio de la solicitud. i) Características de la zona de influencia: EL propósito del proyecto de resolución es definir la información necesaria para la solicitud, el detalle hará parte de la Guía Metodológica y se hará una transición con la Resolución 426 de 2018. m) evaluación de velocidad: Se deberá atender la velocidad máxima permitida de conformidad con el método de límites de velocidad vigente por el Ministerio de Transporte y las disposiciones del Código Nacional de Tránsito. Se aclara que tanto la Autoridad de Tránsito como la Entidad que administre la Infraestructura deben dar cabal cumplimiento a las disposiciones sobre la materia Por otra parte, Respecto al aporte de la información de los estudios realizados por la entidad Administradora de la infraestructura vial, no corresponde al alcance, de la resolución en cuestión.
Alfredo Enrique Piñeres Olave		Anexo 2. Requerimientos mínimos de la señalización para diseño, instalación y operación de los SAST: Se realiza la misma observación que se dio en el artículo 9 de la resolución que se pretende implementar. No es la ANSV la autoridad para establecer la señalización (para eso esta el manual de señalización); como tampoco desconocer la potestad de las autoridades de tránsito para la señalización en su jurisdicción. También se reitera que debe existir un periodo de transición para unificar los conceptos dados en esta nueva reglamentación la cual dista en un alto grado de la resolución 718 del 22 de marzo de 2018 (Actualmente Vigente)		X	Se reitera que, el proyecto de Resolución en cuestión no es una reglamentación establecida por la ANSV, se aclara que será una reglamentación expedida en conjunto con el Ministerio de Transporte. En ese sentido se informa que, por un lado, el Ministerio de Transporte es la máxima autoridad de tránsito en el territorio nacional y está facultado para emitir reglamentación relacionada con señalización vial; y, por otro lado, la Ley 1843 faculta al Ministerio de Transporte y la ANSV, en el establecimiento de los criterios técnicos para la instalación y operación de los SAST. Adicionalmente, se informa que el artículo 9 del proyecto aclara que adicional a los criterios establecidos en el anexo 2, para el diseño, instalación y operación , la señalización debe cumplir con lo establecido en la Resolución 1885 del 17 de junio de 2015, por la cual se adopta el manual de Señalización Vial Dispositivos par a la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia ", o la norma que la adicione, modifique o sustituya.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

CARLOS ALBERTO VEGA MAESTRE	INSTITUTO DEPARTAMENTAL DEL TRANSITO DEL CESAR	<p>El artículo 2 de la ley 1843 del 14 de julio de 2017 dispone en su tenor literal:</p> <p>"Artículo 2". Criterios para la instalación y puesta en operación. Todo medio técnico o tecnológico para la detección de presuntas infracciones al tránsito que se encuentre en operación o que se pretenda instalar deberá cumplir con los criterios técnicos que para su instalación u operación establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia de Seguridad Vial. Dichas entidades tendrán 180 días para expedir la reglamentación. Sin perjuicio de lo establecido en la presente ley, los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, que se encuentren en funcionamiento y los que se pretendan instalar, deberán contar con autorización del Ministerio del Transporte, la cual se expedirá de acuerdo con la reglamentación expedida y previa verificación contra los planes de seguridad vial de las entidades territoriales. Los que ya se encuentren en funcionamiento tendrán un plazo de 180 días para tramitar la autorización después de la reglamentación".</p> <p>Este es un tema que sigue estando incumplido en todas las resoluciones, ya que como lo ordena la ley la reglamentación debe ser conjunta y no fue así; antes, cuando se expidió la resolución 718 dando 180 días después de esta para cumplir los permisos sin metodología, la cual salió posteriormente por la ANSV, que es la Resolución 426 del 18 de mayo de 2018, que si tenía la metodología que debía cumplir las autoridades de tránsito para obtener los permisos, perdiendo así prácticamente dos (2) meses (40 días hábiles) de los 180 días que dio la resolución 718 para la aprobación de los permisos.</p> <p>Ahora se está cometiendo el mismo error porque el artículo 109 del decreto ley 2106 del 22 de noviembre de 2019 dispone en su tenor literal:</p> <p>"Artículo 109. Criterios para la instalación y puesta en operación. El artículo 2° de la Ley 1843 de 2017 quedará así: Artículo 2°. Criterios para la instalación y puesta en operación. Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito deberán cumplir con los criterios técnicos de seguridad</p>	Parcialmente		<p>Efectivamente la Agencia Nacional de Seguridad Vial emitirá una nueva metodología, para evaluar los criterios de seguridad vial. ,Se efectuará una precisión en la redacción, con el fin de establecer que hasta tanto se emite la nueva metodología la evaluación se efectuará con base en lo dispuesto en la Resolución 426 de 2018..</p> <p>Sin embargo, se aclara que la Resolución 718 de 2018 se deroga con la adopción de este nuevo proyecto de Resolución obedeciendo a lo establecido en el Decreto Ley y no es posible establecer un periodo adicional, puesto que la legislación de mayor jerarquía, así lo determina.</p>
CARLOS ALBERTO VEGA MAESTRE	INSTITUTO DEPARTAMENTAL DEL TRANSITO DEL CESAR	<p>El artículo 14 de la ley 1843 de 2017 reza:</p> <p>"Artículo 14. Laboratorios. Los laboratorios que se acrediten para prestar el servicio deberán demostrar la trazabilidad de sus equipos medidores de velocidad conforme a los patrones de referencia nacional, definidos por el instituto nacional de metrología.</p> <p>El servicio de trazabilidad de los equipos medidores de velocidad, se prestará con sujeción a las tarifas establecidas por dicho instituto, hasta tanto existan laboratorios acreditados en el territorio nacional, la calibración de los equipos, medidores de velocidad, estará a cargo del instituto nacional de metrología".</p> <p>Al cotejar la disposición normativa transcrita con el proyecto de Resolución que se pretende adoptar, se evidencia a simple vista, que este último no contempla el concepto de desempeño de la tecnología, al que se hace referencia en el Artículo 8 de la resolución 718 de 2018, referente a las condiciones de calidad de la operación y que fue establecido por el INM (Instituto Nacional de Metrología) en la resolución 647 del 6 de diciembre de 2018, modificada por la resolución 083 del 21 de febrero de 2020, el cual dispone: "Artículo 8. Condiciones de calidad en la operación: Todos los SAST autorizados por el Ministerio de Transporte y los que se utilicen para el control en vía apoyado en dispositivos móviles contarán desde el inicio de su operación, con:</p> <p>8.1 Mecanismos de calibración y mantenimiento previstos para los instrumentos de medición que sean utilizados, de conformidad con los patrones de referencia nacional definidos por el Instituto Nacional de Metrología y lo dispuesto en el Decreto 1074 de 2015 o la norma que lo desarrolle, modifique o sustituya.</p> <p>Para los instrumentos de medición de la velocidad se deberá contar con el Concepto de Desempeño de la Tecnología, en cuanto a la componente Metrológica, emitido por el Instituto Nacional de Metrología.</p> <p>8.2 Procesos de mantenimiento realizados por el fabricante o por su representante oficial en Colombia, los cuales deberán estar debidamente</p>		X	<p>Tal y como lo indica el artículo 14 de la Ley 1843 entre las funciones del Instituto Nacional de Metrología se encuentra: La definición de los patrones de referencia nacional y la trazabilidad metrológica para equipos medidores de velocidad, así como también la calibración hasta tanto existan laboratorios acreditados en el territorio nacional para la calibración de los equipos. Todas las condiciones metrológicas están consagradas en el Decreto 1074 de 2015, por lo cual no se considera la inclusión del Concepto de Desempeño de la Tecnología.</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

CARLOS ALBERTO VEGA MAESTRE	INSTITUTO DEPARTAMENTAL DEL TRANSITO DEL CESAR	<p>Siguiendo con el orden planteado hasta el momento, no se evidencia que se haya reproducido en el nuevo reglamento, el contenido del Artículo 5 de la Resolución 718, que dispone:</p> <p>"Artículo 5. Condiciones previas a la instalación y/u operación: La autoridad de tránsito competente del lugar donde se pretenda instalar y/u operar los SAST de detección fija o móvil, antes de instalar y poner en operación los mismos, deberá contar con la autorización de la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte.</p> <p>Parágrafo. El uso de equipos para las labores de control en vía, no son considerados como de detección electrónica. Así mismo, cuando se utilicen equipos exclusivamente para fines disuasivos, pedagógicos y de análisis de tráfico, no se requerirá autorización del Ministerio de Transporte". (Subrayado y negrillas fuera de texto)</p> <p>Así las cosas, nos surge la inquietud sobre si la omisión de la disposición contenida en el Artículo 5°, implicaría la necesidad de obtener de manera previa, permisos ante el ministerio de transporte, para el uso de equipos (Ayudas Tecnológicas) para hacer control en vía, control aéreo, campañas pedagógicas, disuasivas y de análisis de tráfico, teniendo en cuenta que de ser así, se estaría privando, a los agentes de tránsito de la dirección de tránsito y transporte (DITRA) de la policía Nacional, de la posibilidad de ejercer como autoridad de tránsito a prevención, para efectos de llevar a cabo los operativos que se requieran en las vías de los municipios, donde existen convenios vigentes con las respectivas autoridades de tránsito, y en las vías nacionales fuera del casco Urbano de los Municipios.</p>	X		Se ajustará la Resolución aclarando lo referente a los fines pedagógicos, disuasivos, control aéreo y labores de control en vía.
CARLOS ALBERTO VEGA MAESTRE	INSTITUTO DEPARTAMENTAL DEL TRANSITO DEL CESAR	<p>El cuarto punto de nuestro escrito de observaciones, consiste en la necesidad que sea determinado, qué va a pasar con las autorizaciones ya entregadas por el ministerio y la ANSV que no han cumplido con lo establecido en la ley 1843 de 2017, y en las resoluciones 718 de 2018, 426 de 2018 y 647 de 2018, está última modificada por la resolución 083 de 2022; así como también se hace necesario que se defina en qué estado jurídico quedarían, luego de la expedición del nuevo reglamento, todas las infracciones que hayan sido impuestas hasta el momento por las autoridades de tránsito que tienen implementado dentro de su jurisdicción los SAST?.</p> <p>Al respecto de estos interrogantes, es pertinente resaltar, que este incumplimiento ha sido generado por la falta de articulación de las entidades, a las que la ley ordenó cumplir con la reglamentación de manera conjunta, lo cual no se subsanaría con la expedición de la nueva Resolución en los términos en los que está redactada.</p>		X	La reglamentación que atañe este proyecto de Resolución contempla las solicitudes realizadas por las autoridades de tránsito desde la fecha establecida en el Decreto Ley 2106 de 2019 (180 días posteriores a su expedición), es decir desde el 20 de agosto de 2020. Tanto las solicitudes realizadas en el sistema de información, como aquellas autorizadas por el Ministerio de Transporte con anterioridad a la fecha establecida en el Decreto Ley, deben dar cumplimiento a los criterios establecidos por la Resolución 718 de 2018 y la Resolución 426 de 2018.
CARLOS ALBERTO VEGA MAESTRE	INSTITUTO DEPARTAMENTAL DEL TRANSITO DEL CESAR	<p>II. ESPECIFICAS:</p> <p>1. Respecto al Artículo 3, que contempla las definiciones, sugerimos lo siguiente:</p> <p><input type="checkbox"/> Control en vía apoyado en dispositivo manuales: Debería indicarse que se realizará a través de dispositivos automáticos y manuales, partiendo del hecho que esta es una reglamentación para SAST, que se constituyen como ayudas tecnológicas, por lo que todo elemento que pueda considerarse como ayudas tecnológicas, debe cumplir con el procedimiento establecido en el Artículo 8 de la ley 1843 de 2017</p> <p><input type="checkbox"/> Dispositivo automático, dispositivo semiautomático y dispositivo manual: Evidenciamos que a pesar que el texto del acto administrativo, hace referencia a las fases de funcionamiento para la detección de la infracción, no se observa dentro del proyecto de Resolución, la descripción, ni definición de dichas fases, desconociendo la finalidad de la norma, la cual no es otra que delimitar el alcance y los requisitos para el funcionamiento de los dispositivos que sirven como ayudas tecnológicas, para recaudar la evidencia de las presuntas infracciones al tránsito.</p>	Parcialmente		<p>En cuanto a la definición de control en vía apoyado de dispositivos manuales, se revisará la redacción y se ajustará si se considera pertinente.</p> <p>Con referencia a las definiciones de dispositivos automáticos, semiautomáticos y manuales, se aclara que todas las fases de funcionamiento durante la detección de la presunta infracción dependen del tipo de tecnología de los equipos y del tipo de infracción a detectar de los instrumentos. El proyecto de resolución no pretende definir el alcance de las fases de funcionamiento de los equipos toda vez que estos dependen de múltiples factores, como los mencionados anteriormente. Las definiciones son lineamientos que permiten diferenciar los equipos automáticos, semiautomáticos y manuales durante su operación.</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

CARLOS ALBERTO VEGA MAESTRE	INSTITUTO DEPARTAMENTAL DEL TRANSITO DEL CESAR	Respecto al Artículo 4. Referente a los Criterios técnicos para la instalación de los SAST: Observamos que se eliminó el criterio de Movilidad, negando la posibilidad de establecer indicadores para otro tipo de infracciones, como las de mal parqueo, bloqueo de intersección, pico y placa entre otras que no son directamente asociadas a siniestralidad. Parágrafo: Como se mencionó en los comentarios "generales", debe entenderse que la ley dispuso que la reglamentación debe ser conjunta, por lo tanto al momento de expedir el nuevo reglamento no debe incurrirse en el mismo error.		X	El Decreto Ley 2106 de 2019 en su Artículo 109, que modifica el artículo 2 de la Ley 1843 de 2017, establece que todo SAST que se pretenda instalar deberá cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial establecidos por la ANSV y el Ministerio de Transporte. Por lo tanto, los criterios técnicos establecidos en el proyecto de resolución (Siniestralidad, prevención e infracciones) se basaron en un análisis desde el punto de vista de seguridad vial, y no contemplan indicadores de movilidad. Además, se aclara que dicho proyecto contempla además de sustentar el punto con cifras de siniestralidad, otros criterios de evaluación basados en: 1. Prevención, mediante un análisis de riesgo y 2. Infracciones que evidencien conductas temerarias por parte de los conductores.
CARLOS ALBERTO VEGA MAESTRE	INSTITUTO DEPARTAMENTAL DEL TRANSITO DEL CESAR	Respecto al Literal b) del Artículo 6, referente al Plazo para la autorización: se sugiere que el plazo se establezca en máximo 45 días hábiles, con la salvedad que pueda ser conferida en un menor tiempo, si reúne los requisitos exigidos en la norma. Respecto al Literal c) del Artículo 6, que hace referencia a los Requerimientos: Notamos que en el segundo párrafo se menciona que en caso de no aportar la información en los términos solicitados o que nuevamente se presente requerimientos por parte de la ANSV, esta lo requerirá por última vez; consideramos que debe eliminarse el aparte resaltado, teniendo en cuenta que la revisión debe hacerse minuciosa en los términos establecidos y dejar abierta la posibilidad que la ANSV genere NUEVAS observaciones, diferentes a las ya emitidas en la primera oportunidad, pues en caso de mantener el texto propuesto en este literal, se estaría propiciando o permitiendo que los plazos de autorización no tengan límite, dejando en un limbo jurídico, a las autoridades de tránsito que soliciten los permisos, al no tener certeza sobre los plazos y oportunidades perentorias para que la ANSV emita sus comentarios u observaciones.		X	Los términos establecidos para el trámite en el proyecto de resolución se basan en la experiencia que ha tenido el Ministerio y la ANSV con las autoridades de tránsito. Los tiempos pretenden mejorar la eficiencia del trámite reduciendo los tiempos de atención. Con respecto a los requerimientos, se informa que estos no obedecen a que la ANSV realice observaciones diferentes, pues estas son emitidas para dar cumplimiento a los criterios técnicos de acuerdo con lo establecido en la normatividad vigente. En la mayoría de casos, las autoridades de tránsito no subsanan todas las observaciones en un primer requerimiento, por lo cual la norma pretende que las autoridades tengan una segunda oportunidad para corregir/ajustar la documentación asociada a la solicitud.
CARLOS ALBERTO VEGA MAESTRE	INSTITUTO DEPARTAMENTAL DEL TRANSITO DEL CESAR	Respecto al literal a) del Artículo 7, que hace referencia a la Viabilidad en el uso de infraestructura: El segundo párrafo de este literal, dispone que el permiso de ocupación temporal, emitido por la ANI o el INVIAS, deberá ser validado por estas entidades dentro de los 10 días siguientes, a la radicación de dicho documento y que en caso que esta validación no sea efectuada, no será posible iniciar el proceso. La lectura del aparte de la Resolución al que se acaba de hacer mención, nos cuestiona, acerca de si con esta exigencia, se está colocando en tela de juicio, la veracidad del documento emitido por la autoridad de tránsito del lugar donde se pretende implementar el SAST, aspecto este que solicitamos se aclare o que en su defecto se omita la exigencia de la validación dentro de los 10 días siguientes, partiendo del principio de legalidad del acto administrativo.		X	Con referencia a la viabilidad en el uso de la infraestructura, se informa que este es un requisito que no es competencia de la ANSV, por lo cual es necesario que cada entidad administradora de la infraestructura vial valide y/o suministre la documentación que considere necesaria dentro de sus procedimientos internos para la instalación del equipo y la señalización en vía.
CARLOS ALBERTO VEGA MAESTRE	INSTITUTO DEPARTAMENTAL DEL TRANSITO DEL CESAR	Ahora bien, el literal b) del Artículo 7, que trata sobre la calibración: No dispone en qué momento se debe calibrar el equipo, es decir, por lo tanto solicitamos que se aclare esta disposición, toda vez que no permite tener claridad en aspectos tales como, si el equipo es nuevo necesitaría o no una nueva calibración distinta de la emitida por el fabricante, ni tampoco sobre el plazo y periodicidad en el que deben ser efectuada la calibración (6 meses, 1 año, 2 años).		X	La periodicidad de las calibraciones depende de las especificaciones establecidas por el fabricante, es importante resaltar que lo que debe acreditar cada autoridad de tránsito es que todo equipo autorizado, durante su operación debe tener la certificación de calibración vigente y esta, debe ser cargada al sistema de información de la ANSV. Con respecto a la validación de las calibraciones, se informa que estas deben ser emitidas por laboratorios acreditados de acuerdo con lo establecido en el Decreto 1595 de 2015. Los laboratorios que se acrediten para prestar el servicio de calibración deberán demostrar la trazabilidad metrológica de sus instrumentos medidores de velocidad conforme a los patrones de referencia definidos por alguna de las siguientes instituciones: el Instituto Nacional de Metrología – INM o los Institutos Designados por éste, los Institutos nacionales de metrología de otros países, que sean firmantes del Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (MRA) en el ámbito del Comité Internacional de Pesas y Medidas, (CIPM) de la Oficina Internacional de Pesas y Medidas (BIPM); los laboratorios de calibración que sean legalmente constituidos y que demuestren su competencia técnica mediante un certificado de acreditación con la norma ISO/IEC17025 (NTC-ISO/IEC17025), vigente para cada magnitud específica en la que ofrezcan sus servicios de calibración y otorgado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), o por un Organismo de Acreditación que haga parte de los Acuerdos Multilaterales de Reconocimiento (MLA/MRA) donde participe ONAC.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

CARLOS ALBERTO VEGA MAESTRE	INSTITUTO DEPARTAMENTAL DEL TRANSITO DEL CESAR	Sobre el literal c) del mismo artículo, referente al Set de pruebas de software: se cuestiona ¿Esta disposición es diferente al concepto de desempeño de la tecnología que debe emitir el INM?, en caso que la respuesta sea afirmativa, indicar si es necesario adicionar a estos requisitos, el CDT que emite el INM. Se aclara que la documentación que acredite el cumplimiento de este requisito, debe ser entregada únicamente por el fabricante o su representante en Colombia y no el operador como se sugiere en el proyecto de resolución presentado.	Parcialmente		Tal y como lo indica el artículo 14 de la Ley 1843 entre las funciones del Instituto Nacional de Metrología se encuentra: La definición de los patrones de referencia nacional y la trazabilidad metrológica para equipos medidores de velocidad, así como también la calibración hasta tanto existan laboratorios acreditados en el territorio nacional para la calibración de los equipos. Todas las condiciones metrológicas están consagradas en el Decreto 1074 de 2015, por lo cual no se considera la inclusión del Concepto de Desempeño de la Tecnología. Se revisará y se ajustará si es necesario lo relacionado con set de pruebas de software en la Resolución para dar mayor claridad.
CARLOS ALBERTO VEGA MAESTRE	INSTITUTO DEPARTAMENTAL DEL TRANSITO DEL CESAR	Se sugiere que las evidencias mencionadas en el literal d), referente a la Señalización, sean fotos "y" videos. Adicionalmente, se solicita aclarar, cómo se va a presentar la evidencia, si se tiene en cuenta que se debe esperar la autorización, para implementar tanto el SAST como la señalización. En el mismo sentido, se solicita aclarar, en el Parágrafo 2 del mismo artículo, el parámetro para indicar la fecha del inicio de operación de los SAST, sin antes contar con la autorización respectiva.		X	Se aclara que, el trámite asegura que primero se debe obtener autorización de la ANSV frente a la ubicación geográfica del equipo, y una vez autorizado deberá acreditarse el cumplimiento de varios requisitos de operación, incluidas las evidencias de señalización. Existen dos momentos clave establecidos en la resolución: El primero, corresponde al trámite de instalación que adelanta la autoridad de tránsito ante la ANSV para su autorización, allí deberá contener el proyecto SAST que incluya su futura ubicación y el diseño de la señalización. El segundo, corresponde al inicio de operación, en el cual la autoridad de tránsito una vez autorizado el punto de instalación por la ANSV, deberá adelantar y dar cumplimiento a los criterios de operación (compra de los equipos, permisos de uso, calibración e instalación de la señalización y los equipos). Por lo cual, una vez emitida la autorización de la ANSV y antes de iniciar la operación, la autoridad de tránsito deberá suministrar dicha información en el sistema de información de la ANSV.
CARLOS ALBERTO VEGA MAESTRE	INSTITUTO DEPARTAMENTAL DEL TRANSITO DEL CESAR	Se sugiere tener en cuenta, en la redacción del Artículo 9, referente a la Señalización, para el anexo 2, que el manual de señalización no establece como debe ser señalizado in punto de SAST de acuerdo al tipo de vía, si se encuentra fuera del casco urbano, por ejemplo y que tampoco se puede desconocer la potestad que tienen las autoridades de tránsito para en ejercicio de su calidad de tal, señalizar en los cascos urbanos de su jurisdicción, por lo que se escapa de la órbita de la competencia de la ANSV, la facultad de establecer dicha señalización, que además cambio radicalmente con lo establecido en la resolución 718 del 22 de marzo de 2018. Sugerimos analizar la posibilidad de contemplar un periodo de transición entre las dos resoluciones, para evitar posibles confusiones respecto q sus contenidos.		X	El proyecto de Resolución en cuestión no es una reglamentación establecida por la ANSV, se aclara que será una reglamentación expedida en conjunto con el Ministerio de Transporte. En ese sentido se informa que, por un lado, el Ministerio de Transporte es la máxima autoridad de tránsito en el territorio nacional y está facultado para emitir reglamentación relacionada con señalización vial; y, por otro lado, la Ley 1843 faculta al Ministerio de Transporte y la ANSV, en el establecimiento de los criterios técnicos para la instalación y operación de los SAST. Adicionalmente, se informa que el artículo 9 del proyecto aclara que adicional a los criterios establecidos en el anexo 2, para el diseño, instalación y operación, la señalización debe cumplir con lo establecido en la Resolución 1885 del 17 de junio de 2015, por la cual se adopta el manual de Señalización Vial Dispositivos par a la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia", o la norma que la adicione, modifique o sustituya.
CARLOS ALBERTO VEGA MAESTRE	INSTITUTO DEPARTAMENTAL DEL TRANSITO DEL CESAR	Respecto al Artículo 10, referente al Control a las autoridades de tránsito: sugerimos sea analizado por parte de la ANSV, la posibilidad que en el sistema se pueda ver tanto la autorización, como los documentos principales de la misma, tales como: el plano de señalización, certificado de calibración, concepto de desempeño, resolución de ocupación temporal y obviamente la respectiva Resolución, indicando claramente todo lo autorizado. Lo anterior con el fin, que no solo la superintendencia pueda tener acceso a la información, sino que también los usuarios de las vías, puedan conocer donde se autorizaron los SAST, mediante que planos y si realmente cumplieron o no con los requisitos.		X	El proyecto de resolución contempla la publicación de las autorizaciones concedidas por la ANSV. En cuanto a la publicación de otros documentos adicionales, se hará la revisión pertinente en el momento de la publicación en la página web de la ANSV.
CARLOS ALBERTO VEGA MAESTRE	INSTITUTO DEPARTAMENTAL DEL TRANSITO DEL CESAR	Sobre el Artículo 11, que trata sobre los Indicadores de Seguridad Vial: consideramos prudente mencionar que, de la misma manera como se exige que exista, la metodología para la evaluación de los criterios, también se exija que estén estos indicadores y se establezca ¿cómo será el mecanismo para los SAST, que ya están autorizados y llevan dos años operando?.		X	El seguimiento a los indicadores de seguridad vial será realizado por la ANSV para todos los equipos que se encuentren en funcionamiento, por lo tanto no es necesario realizar ajustes al proyecto de resolución.
CARLOS ALBERTO VEGA MAESTRE	INSTITUTO DEPARTAMENTAL DEL TRANSITO DEL CESAR	De la lectura del Artículo 15, referente a la Vigencia, nos surge la siguiente inquietud, al derogar la resolución 718 del MT se queda sin efecto la resolución 426 de la ANSV, por lo tanto, ¿cómo se va a mantener la transición de los permisos pendientes y radicados ante esta nueva reglamentación? Vuelve a tomar importancia la exigencia que efectúa la ley, sobre que la reglamentación y la metodología deben ser expedidas de forma simultánea.		X	Efectivamente la Agencia Nacional de Seguridad Vial emitirá una nueva metodología, para evaluar los criterios de seguridad vial. Se efectuará una precisión en la redacción, con el fin de establecer que hasta tanto se emite la nueva metodología la evaluación se efectuará con base en lo dispuesto en la Resolución 426 de 2018.  Sin embargo, se aclara que la Resolución 718 de 2018 se deroga con la adopción de este nuevo proyecto de Resolución obedeciendo a lo establecido en el Decreto Ley y no es posible establecer un periodo adicional, puesto que la legislación de mayor jerarquía, así lo determina.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

CARLOS ALBERTO VEGA MAESTRE	INSTITUTO DEPARTAMENTAL DEL TRANSITO DEL CESAR	Se sugiere adicionar la palabra "y/o Departamento" después de la palabra Municipio, en el texto del Anexo 1. 2) -Justificación	X		Se acepta la observación y se inluira el departamento y demás que se consideren pertinentes.
CARLOS ALBERTO VEGA MAESTRE	INSTITUTO DEPARTAMENTAL DEL TRANSITO DEL CESAR	Se sugiere Incluir en las solicitudes ya realizadas también los archivos en pdf, en el Numeral 3. Descripción general del proyecto, literal c) Localización Se sugiere omitir en el literal d) referente a la Jurisdicción, al área metropolitana, ya que ninguna autoridad de transito tiene jurisdicción metropolitana. Se aclara que las áreas metropolitanas son autoridades de transporte.	X		Se considera pertinente, se revisará para ajuste el ítem respectivo.
CARLOS ALBERTO VEGA MAESTRE	INSTITUTO DEPARTAMENTAL DEL TRANSITO DEL CESAR	Respecto al literal e) Características de la zona, se cuestiona: ¿en el caso de las autoridades departamentales deberán entregar los POT de los municipios de su jurisdicción?	Parcialmente		Características de la zona: Se deberá adjuntar una certificación de planeación indicando la zona y el uso del suelo según el Plan de Ordenamiento Territorial aplicable a la jurisdicción de la entidad territorial, se hará el ajuste respectivo para aclarar.
CARLOS ALBERTO VEGA MAESTRE	INSTITUTO DEPARTAMENTAL DEL TRANSITO DEL CESAR	Se sugiere aclarar en el literal f) Descripción de los usuarios vulnerables, y m) Evaluación de la velocidad, que dichos requerimientos (volumenes de tránsito, velocidades, entre otros) cuando se encuentren o refieran a vías nacionales concesionadas (ANI) o INVIAS deben ser dichas entidades, quienes le entreguen a la Autoridad de tránsito, dicha información que hace parte de los diseños y evaluaciones que están obligados hacer.		X	La autoridad de tránsito quien requiera y realiza el proceso para la implementación del equipo SAST, será responsable de cumplir con los requisitos establecidos en la presente resolución. Por lo tanto, tiene la autonomía para recopilar la información primaria y secundaria que requiera, respetando las jurisdicciones, tramitando permisos y demás acciones que se consideren pertinentes.
CARLOS ALBERTO VEGA MAESTRE	INSTITUTO DEPARTAMENTAL DEL TRANSITO DEL CESAR	En cuanto al literal h) Características del SAST, se sugiere utilizar la denominación que le corresponde a la descripción de este requerimiento, es decir, Concepto de desempeño de la tecnología (CDT) emitido por el INM. Teniendo en cuenta que en el literal i) Características de la zona de influencia, se menciona la guía metodológica, la cual aún no está disponible, se reitera que esta debe ser publicada simultáneamente con esta reglamentación		X	Esta información no corresponde a los requerimientos establecidos en la Resolución 647 del INM, responde a una información básica para conocimiento de la ANSV de las características de los equipos que son útiles para el estudio de la solicitud.
CARLOS ALBERTO VEGA MAESTRE	INSTITUTO DEPARTAMENTAL DEL TRANSITO DEL CESAR	Respecto al Anexo 2, referente a los Requerimientos mínimos de la señalización para diseño, instalación y operación de los SAST, se reitera la misma observación que se efectuó en el artículo 9 del proyecto de resolución, respecto a que no es la ANSV, la autoridad competente para establecer la señalización (para este efecto existe el manual de señalización); como tampoco es viable desconocer, la potestad de las autoridades de tránsito, para la señalización en su jurisdicción. También se reitera, que debe existir un periodo de transición para unificar los conceptos contemplados en el nuevo reglamento, el cual difiere en gran medida del contenido de la resolución 718 del 22 de marzo de 2018 (Actualmente Vigente).		X	<p>El proyecto de Resolución en cuestión, no es una reglamentación establecida por la ANSV, y se aclara que será una reglamentación expedida en conjunto con el Ministerio de Transporte. En ese sentido se informa que, por un lado, el Ministerio de Transporte es la máxima autoridad de tránsito en el territorio nacional y está facultado para emitir reglamentación relacionada con señalización vial; y, por otro lado, la Ley 1843 faculta al Ministerio de Transporte y la ANSV, en el establecimiento de los criterios técnicos para la instalación y operación de los SAST. Adicionalmente, se informa que en el Anexo número 2 establece unos parámetros de altura de letra y tipo de señal (elevada o a nivel) de acuerdo con el tipo de vía. Esto, con el fin de mejorar la visibilidad de la zona de detección a los conductores. En adición a ello, se informa que el número de señales se ha ajustado a la tipología de la vía. De igual forma, se precisa que la Ley 1843 de 2017, establece en su artículo 10, que para vías nacionales en donde operen ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones de tránsito que detecten velocidad la señal deberá ubicarse a 500 metros de antelación del equipo, en otros casos se deberán adicionar señales visibles en la vía. Por otro lado, se informa que las especificaciones técnicas (forma, color, tamaño, ubicación) de la señalización están regladas en el Manual de Señalización Vial (Resolución 1885 de 2015), por lo que el proyecto de Resolución no exime el cumplimiento de la normatividad vigente aplicable.</p> <p>Al respecto se revisará la necesidad de establecer un periodo de transición en el proyecto de resolución para la vigencia la guía metodológica establecida en la resolución 426 de 2018 y la adopción de la nueva guía. Sin embargo, se aclara que la Resolución 718 de 2018 se deroga con la adopción de este nuevo proyecto de Resolución obedeciendo a lo establecido en el Decreto Ley y no es posible establecer un periodo adicional, puesto que la legislación de mayor jerarquía, así lo determina.</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

HELMER ROJAS ZABALA	Instituto de Tránsito y Transporte de Clemencia	<p>Artículo 3 Definiciones literal a)</p> <p>Agente de tránsito: Aquel empleado público investido de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en la respectiva jurisdicción.</p> <p>OBSERVACIONES: El artículo 4 de la Ley 1310 de 2009 establece: Artículo 4º Jurisdicción. Sin perjuicio de la colaboración que deben prestar las distintas autoridades de tránsito, cada una de ellas ejercerá sus funciones en el territorio de su jurisdicción, de la siguiente manera: La Policía de Carreteras de la Policía Nacional en las carreteras nacionales; los agentes de tránsito de los organismos departamentales en aquellos municipios donde no hayan organismos de tránsito; los agentes de tránsito municipales o distritales en el perímetro urbano y rural de sus municipios.</p> <p>Cada organismo de tránsito contará con un solo cuerpo especializado de agentes de tránsito y transporte, que actuará únicamente en su respectiva jurisdicción (o bajo convenios con otros municipios), los cuales por su rango de autoridad y tener funciones de policía judicial no podrán ser objeto de delegación o contratar con particulares.</p> <p>La redacción de este artículo no es clara sobre a quién corresponde el perímetro urbano de las vías nacionales, lo que ha sido objeto de consultas ante el Consejo de Estado, las que ha su vez no han dejado tampoco claridad al respecto.</p> <p>solicitud: Por lo anterior, se solicita conservar la definición de la anterior resolución 718 de 2018 , teniendo en cuenta que hoy en día son los agentes de tránsito de los respectivos municipios quienes realizan la validación y el control de las presuntas infracciones de tránsito en los perímetros urbanos y rural de las vías nacionales.</p> <p>Por qué se está modificando?</p>		X	<p>La definición de agente de tránsito señalada en el proyecto de resolución, se basa en las definiciones establecidas en el artículo 2 de la ley 769 de 2002 y en el artículo 2 de la ley 1310 de 2009 . Al respecto de la jurisdicción en la que los agentes de la Policía Nacional adscritos a la Dirección de Transporte y Tránsito de dicha Institución es otorgada por el artículo 4 de la ley 1310 de 2009 el cual dispone " La Policía de Carreteras de la Policía Nacional en las carreteras nacionales; los agentes de tránsito de los organismos departamentales en aquellos municipios donde no hayan organismos de tránsito; los agentes de tránsito municipales o distritales en el perímetro urbano y rural de sus municipios. " Por tanto, la mera definición no otorga funciones a dichos servidores públicos sino que estas se hayan en la ley.</p>
HELMER ROJAS ZABALA	Instituto de Tránsito y Transporte de Clemencia	<p>Literal e) Dispositivo de instalación fija: Equipo instalado en una infraestructura fija de una vía, tales como señales de tránsito, postes, puentes y demás elementos de la vía.</p> <p>Literal f)</p> <p>Dispositivo de instalación móvil: Equipo que puede trasladarse de un lugar a otro, de manera constante, sin requerir soportes fijos y permanentes en la vía.</p> <p>Literal g)</p> <p>Dispositivo automático: Dispositivo que, una vez instalado y ajustado, no necesita la intervención del operador en ninguna de las fases de funcionamiento para la detección de la presunta infracción</p> <p>Literal h)</p> <p>Dispositivo semiautomático: Dispositivo que, una vez instalado y ajustado, necesita la intervención del operador en alguna de las fases de funcionamiento para la detección de la presunta infracción</p> <p>Literal i)</p> <p>Dispositivo manual: Dispositivo electrónico operado manualmente en todas las fases de funcionamiento para la detección de la presunta infracción.</p> <p>observación: No existe unificación del lenguaje por cuanto la ley se refirió a medios tecnológicos, el proyecto de resolución define unos como dispositivos, otros como dispositivos electrónicos y otros como equipos. Se entendería por ejemplo que el dispositivo automático y el semiautomático no son dispositivos electrónicos como si lo sería el manual?</p> <p>SOLICITUD: La Ley habla de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos y no da competencias para entrar a realizar sesgos tecnológicos, más allá de definir los criterios de instalación y operación.</p> <p>Revisar dejando lo más abierto posible el espectro de opciones tecnológicas como lo hizo la ley teniendo en cuenta que en ella se habla de cualquier "medio tecnológico" y la implementación no debe ser restrictiva en este sentido.</p>	X		<p>Se procederá a revisar la pertinencia de lo indicado y se ajustará la redacción.</p>
HELMER ROJAS ZABALA	Instituto de Tránsito y Transporte de Clemencia	<p>Literal j) Sistema de Información de los SAST: Medio electrónico para el registro, consulta y autorización de los SAST. Si hace alusión a sistema de información debería ser: Programa o conjunto de programas de cómputo para el registro, consulta y autorización de los SAST Se sugiere dejar: Programa o conjunto de programas de cómputo para el registro, consulta y autorización de los SAST</p>		X	<p>El literal k hace referencia a la plataforma en la cual se registrarán, consultarán y aprobarán los SAST, no solamente a un programa.</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

HELMER ROJAS ZABALA	Instituto de Tránsito y Transporte de Clemencia	<p>Artículo 4 literal b)</p> <p>Criterio de Prevención</p> <p>Prevención: Criterio que evidencie los hallazgos y la evaluación del riesgo en la zona de influencia del SAST en materia de siniestralidad vial.</p> <p>Dentro de este criterio deben definirse y puntualizarse los tipos de infracciones, comportamientos o situaciones que podrían ser la causa basal del accidente, por ejemplo:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zonas de abuso de la velocidad, donde la velocidad reglamentaria es menor y la de operación es mayor, aunque ya se hayan implementado medidas como señalización u otro tipo de intervenciones.</li> <li>2. Intersecciones donde recurrentemente se viola la luz roja del semáforo,</li> <li>3. Tramos viales (rectos o curvos), especialmente en carreteras donde está restringida la maniobra de adelantamiento y se evidencia que recurrentemente se realiza la maniobra dejando la posibilidad de que ocurra el accidente. Si se atacan las conductas 1 y 2 en vías urbanas se reducirán drásticamente los accidentes, si se atacan las conductas 1 y 3 en carreteras también habrá reducciones importantes en cifras de siniestros. Puntualizar los tipos de infracciones para cada criterio o definir si los SAST que se sustenten para su instalación con base en este criterio podrán detectar todo tipo de infracciones de tránsito con el fin de prevenirlas.</li> </ol> <p>Es de suma importancia en referencia con el parágrafo 2 del artículo 4 que se revise la observación frente al mismo, realizada más adelante, ya que debe ser clara e incluida de una vez en la presente resolución la forma en que se debe sustentar el criterio de movilidad como uno de los criterios técnicos para la instalación de los SAST</p>		X	<p>Al respecto se informa que se establecerá el detalle solicitado en la guía metodológica que reemplazaría la actual Resolución 426 de 2018 de la ANSV. La modificación de dicha guía incluye el procedimiento y los formatos mediante el cual se calculan y/o ejecutan los criterios de instalación.</p>
HELMER ROJAS ZABALA	Instituto de Tránsito y Transporte de Clemencia	<p>Se elimina el criterio de movilidad como uno de los criterios técnicos para la instalación de los SAST</p> <p>observacion: eliminando el criterio de movilidad se deja sin herramientas a las autoridades de tránsito para regular el uso indebido del espacio público y el bloqueo de intersecciones. Dentro de los aspectos que contribuyen a la congestión vehicular en las ciudades tenemos: ocupación del espacio público por vehículos estacionados, esto le quita capacidad a la vía porque la estrangula. Otro aspecto que contribuye a la congestión es la falta de cultura ciudadana, hay gente que bloquea las intersecciones, esto colapsa el sistema vial y se forman entonces zonas de congestión. La congestión es uno de los causantes de emisiones contaminantes al medio ambiente, en las zonas de congestión hay mayor contaminación.</p> <p>Existen además, infracciones como no contar con el SOAT y la revisión técnico mecánica de los vehículos, que son dos exigencias legales que claramente guardan relación e incidencia directa con la seguridad vial en las carreteras del país. Al eliminar el criterio de movilidad bajo qué otro criterio se podría sustentar la instalación de los SAST para verificar el cumplimiento por parte de los ciudadanos de estos dos requisitos de circulación, por ejemplo?</p> <p>En el Plan Nacional de Seguridad Vial Colombia 2011-2021 se establece que Las infracciones más frecuentes en el periodo 2005 - 2014, en Colombia fueron entre otros: estacionar un vehículo en sitios prohibidos (2.139.903 comparendos), no realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido (1.598.624 comparendos). Así mismo, en numeral 4.4.5. "Pilar Estratégico de vehículos", frente a las acciones contenidas en el pilar de vehículos, Colombia tenía un atraso significativo, toda vez que los procesos de armonización con la normatividad internacional, así como la organización de esquemas de</p>		X	<p>A través de la Ley 1702 de 2013 se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV como máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Por lo anterior, se delega en esta entidad la definición de la metodología para sustentar y evaluar los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación de los SAST. Adicionalmente el Decreto Ley 2106 de 2019 en su Artículo 109, que modifica el artículo 2 de la Ley 1843 de 2017, establece que todo SAST que se pretenda instalar deberá cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial establecidos por la ANSV y el Ministerio de Transporte. Por lo tanto, los criterios técnicos establecidos en el proyecto de resolución (Siniestralidad, prevención e infracciones) se basaron en un análisis desde el punto de vista de seguridad vial, y no contemplan indicadores de movilidad. Además, se aclara que dicho proyecto contempla además de sustentar el punto con cifras de siniestralidad, otros criterios de evaluación basados en: 1. Prevención, mediante un análisis de riesgo y 2. Infracciones que evidencien conductas temerarias por parte de los conductores. Es de resaltar que el proyecto de resolución en su Artículo 4. Criterios técnicos para la instalación de los SAST, indica que "...deberá acreditar ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cumplimiento de al menos uno de los siguientes criterios técnicos de seguridad vial: ..."</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

HELMER ROJAS ZABALA	Instituto de Tránsito y Transporte de Clemencia	<p>Parágrafo del artículo 4. La metodología para sustentar y evaluar los criterios anteriormente referidos, se deberá adoptar y publicar por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro de los 60 días siguientes a la expedición de la presente Resolución.</p> <p>OBSERVACION: Nuevamente se insiste que la metodología para evaluar los criterios, posterior a que el interesado (entiéndase autoridad de tránsito) presente la solicitud, no es necesaria para que la pueda elaborar presentar, además por ser éste un asunto de resorte de la entidad que hace la revisión no se estima necesaria para la presente reglamentación.</p> <p>No obstante, la metodología para sustentar los criterios no puede estar por fuera de esta reglamentación porque el interesado en presentar el trámite de la solicitud debe conocer todas las condiciones inherentes al trámite de instalación y operación del SAST. Es de especial relevancia para la autoridad de tránsito, conocer de antemano a la presentación de su trámite de autorización de instalación del SAST, cómo sustentarlo para poder hacerlo de forma correcta y concreta y no verse sometida a que le estén solicitando de forma posterior y subjetiva, nueva documentación o requisitos adicionales a los aquí establecidos.</p> <p>Ese es precisamente el objeto del presente proyecto de reglamentación; establecer los criterios y la forma de presentarlos para la autorización. Este es un tema que sigue estando incumplido en todas las resoluciones, ya que como lo ordena la ley la reglamentación debe ser conjunta y no fue así; antes, cuando se expidió la resolución 718 dando 180 días después de esta para cumplir los permisos sin metodología, la cual salió posteriormente por la ANSV, que es la Resolución 426 del 18 de mayo de 2018, que si tenía la metodología que debía cumplir las autoridades de tránsito para obtener los permisos, perdiendo así prácticamente dos (2) meses (40 días hábiles) de los 180 días que dio la resolución 718 para la expedición de los permisos.</p>		X	Se aclara que la metodología referida en el artículo, no establece los criterios para la instalación y operación de los SAST, dado que éstos se establecen en el proyecto que nos ocupa. No obstante, se aclara que se incluirá una disposición transitoria, para que los interesados puedan seguir aplicando la Resolución 426 de 2018 de la ANSV, hasta tanto se emite la nueva metodología, la cual también contará con un proceso de consulta ciudadana previo a su adopción.
HELMER ROJAS ZABALA	Instituto de Tránsito y Transporte de Clemencia	<p>Se eliminó el parágrafo del artículo 5 de la resolución 718 que reza</p> <p>Parágrafo. El uso de equipos para las labores de control en vía, no son considerados como de detección electrónica. Así mismo, cuando se utilicen equipos exclusivamente para fines disuasivos, pedagógicos y de análisis de tráfico, no se requerirá autorización del Ministerio de Transporte.</p> <p>observaciones: Al ser eliminado, se obliga a que, para el uso de equipos (Ayudas Tecnológicas) para hacer control en vía, control aéreo, campañas pedagógicas, disuasivas y de análisis de tráfico se requiere del permiso del Ministerio, lo cual dejaría a los agentes de tránsito de la dirección de tránsito y transporte (DITRA) de la policía Nacional sin la oportunidad de establecer operativos en las vías de los municipios donde existen convenios activos y en las vías nacionales fuera del casco Urbano de los Municipios</p> <p>En el segundo párrafo del literal c), se menciona que en caso de no aportar la información en los términos solicitados o que nuevamente se presente requerimientos por parte de la ANSV, esta lo requerirá por ultima vez; solicitud: se considera que debe eliminarse "que nuevamente se presente requerimientos por parte de la ANSV" ya que la revisión debe hacerse minuciosa en los términos establecidos y generar un unico requerimiento frente a la revisión exhaustiva de la solicitud</p>	Parcialmente		<p>Se aclara que el proyecto resolución, en su Artículo 3. Definiciones., establece en su numeral C) Control en vía apoyado en dispositivos manuales: Procedimiento realizado de manera directa por un agente de tránsito presente y visible en el sitio del evento, apoyado por dispositivo (s) electrónico (s) que opera manualmente para registrar la evidencia de la presunta infracción al tránsito y para la elaboración en el sitio, de la orden de comparendo, de conformidad con lo dispuesto en el primer inciso del artículo 135 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010.</p> <p>Se ajustará la Resolución aclarando lo referente a los fines pedagógicos, disuasivos, control aéreo y labores de control en vía.</p> <p>Los términos establecidos para el trámite en el proyecto de resolución se basan en la experiencia que ha tenido el Ministerio y la ANSV con las autoridades de tránsito. Los tiempos pretenden mejorar la eficiencia del trámite reduciendo los tiempos de atención. Con respecto a los requerimientos, se informa que estos no obedecen a que la ANSV realice observaciones diferentes, pues estas son emitidas para dar cumplimiento a los criterios técnicos de acuerdo con lo establecido en la normatividad vigente. En la mayoría de casos, las autoridades de tránsito no subsanan todas las observaciones en un primer requerimiento, por lo cual la norma pretende que las autoridades tengan una segunda oportunidad para corregir/ajustar la documentación asociada a la solicitud.</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

HELMER ROJAS ZABALA	Instituto de Tránsito y Transporte de Clemencia	<p>Artículo 7. literal a)</p> <p>Viabilidad en el uso de infraestructura: : El solicitante deberá contar con el permiso previo para el uso, ocupación temporal o intervención de la vía en la cual operarán los SAST, emitido por la entidad administradora de la respectiva infraestructura vial. El documento que acredite dicho permiso debe adjuntarse por parte de la autoridad de tránsito respectiva, en el sistema de información establecido por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Este documento será validado por la entidad administradora de la infraestructura vial respectiva, a través del mismo sistema, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes al día en que el solicitante adjuntó el documento en el sistema de información. En caso de no obtenerse dicha validación, no se podrá iniciar la operación de los SAST</p> <p>b. Calibración: Los equipos deberán estar calibrados. Para acreditar dicha calibración, se deberá adjuntar en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial el certificado de calibración de los equipos, de acuerdo con lo previsto en el artículo 14 de la Ley 1843 de 2017 y en el Decreto 1074 de 2015 o la norma que lo sustituya, adicione o modifique</p> <p>OBSERVACIONES: Menciona el segundo párrafo de este literal que el permiso de ocupación temporal emitido por la ANI o el INVIAS deberá ser validado por estas entidades en los 10 días siguientes a la radicación de dicho documento y si no se da dicha validación no se iniciará el proceso</p> <p>Es importante que se reglamente este aspecto ya que el mencionado Decreto 1074 no contempla específicamente quien debe realizar esta calibración, y máxime si se tiene en cuenta que se elimina lo dispuesto por la anterior resolución 718 de 2018 en lo referente al concepto de desempeño del Instituto Nacional de Metrología. El procedimiento debe establecerse en el documento</p>		X	<p>Se aclara que el tiempo mencionado en el proyecto de resolución, se refiere al tiempo que tiene la entidad administradora de la infraestructura vial respectiva, para validar el documento de permiso para el uso, ocupación temporal o intervención de la vía en la cual operarán los SAST adjuntado por el solicitante. Adicionalmente, es de resaltar que lo que debe acreditar cada autoridad de tránsito es que todo equipo autorizado, durante su operación debe tener la certificación de calibración vigente y esta, debe ser cargada al sistema de información de la ANSV. Con respecto a la validación de las calibraciones, se informa que estas deben ser emitidas por laboratorios acreditados de acuerdo con lo establecido en el Decreto 1595 de 2015. Los laboratorios que se acrediten para prestar el servicio de calibración deberán demostrar la trazabilidad metrológica de sus instrumentos medidores de velocidad conforme a los patrones de referencia definidos por alguna de las siguientes instituciones: el Instituto Nacional de Metrología – INM o los Institutos Designados por éste, los Institutos nacionales de metrología de otros países, que sean firmantes del Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (MRA) en el ámbito del Comité Internacional de Pesas y Medidas, (CIPM) de la Oficina Internacional de Pesas y Medidas (BIPM); los laboratorios de calibración que sean legalmente constituidos y que demuestren su competencia técnica mediante un certificado de acreditación con la norma ISO/IEC17025 (NTC-ISO/IEC17025), vigente para cada magnitud específica en la que ofrezcan sus servicios de calibración y otorgado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), o por un Organismo de Acreditación que haga parte de los Acuerdos Multilaterales de Reconocimiento (MLA/MRA) donde participe ONAC.</p>
HELMER ROJAS ZABALA	Instituto de Tránsito y Transporte de Clemencia	<p>Artículo 7. Parágrafo 2. El solicitante deberá incluir en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la fecha en que inicie la operación efectiva de los SAST así como la demás documentación con ésta relacionada. En caso de no incluirse, dicho SAST no podrá iniciar operación.</p> <p>OBSERVACIONES: No es clara la redacción de este parágrafo. La fecha de entrada en operación va a depender de la fecha en que se expidan las diferentes autorizaciones como la de instalación del SAST por parte de la ANSV y la viabilidad en el uso de la infraestructura por parte de la ANI o INVIAS.</p> <p>SOLICITUD: Si lo que quiere decir es que una vez agotado todo este proceso se informe en el Sistema qué día inicia la operación, se recomienda entonces dejar claridad que el único requisito es informar y no se requiere esperar respuesta alguna por parte del sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se entiende cumplido el requisito para iniciar la operación y así mismo, definir y enlistar claramente qué documentación sería a la que se alude por "documentación relacionada", para que la autoridad de tránsito pueda tener certeza sobre el inicio de la operación.</p>		X	<p>El inicio de operación del equipo, la autoridad de tránsito una vez autorizado el punto de instalación por la ANSV, deberá adelantar y dar cumplimiento a los criterios de operación (compra de los equipos, permisos de uso, calibración e instalación de la señalización y los equipos). Por lo cual, una vez emitida la autorización de la ANSV y antes de iniciar la operación, la autoridad de tránsito deberá suministrar dicha información en el sistema de información de la ANSV. Con relación a la fecha de inicio de operación, se precisa que es solo informativa, dado que depende exclusivamente de la autoridad de tránsito, la cual es responsable de dar cumplimiento a todos los criterios de operación. En todo caso, esta claridad no afecta el plazo total de los cinco años, consagrado en el Decreto Ley 2106 de 2019, toda vez que, de conformidad con lo dispuesto en dicha norma, éste se contabiliza desde el momento en que se otorga la autorización de instalación por parte de la ANSV. Una vez suministrada la información referente a los criterios de operación, la autoridad de tránsito deberá registrar en el sistema de información la fecha de inicio de operación. El no cumplimiento de los criterios aquí establecidos será investigado por la Superintendencia de Transporte en el marco de su competencia.</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

HELMER ROJAS ZABALA	Instituto de Tránsito y Transporte de Clemencia	<p>Artículo 7. Criterios técnicos para la operación de los SAST. Además de contar con la autorización de instalación por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para iniciar la operación de los SAST el solicitante deberá contar con la documentación que permita acreditar que los SAST a instalar cumplen con los siguientes criterios técnicos:</p> <p>Artículo 7 literal d) Señalización: Soportes o evidencias tales como fotos o videos, en los que conste la señalización efectivamente instalada, de acuerdo con el diseño presentado para la autorización. Esta evidencia deberá adjuntarse al sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y deberá tener en cuenta para su presentación, los parámetros contenidos en el anexo número 2 de la presente resolución, el cual hace parte integral de ésta, y se enmarca en lo dispuesto en el Manual de Señalización Vial adoptado mediante la Resolución 1885 de 2015 del Ministerio de Transporte.</p> <p>OBSERVACIONES El artículo en los términos en que esta planteado sugiere que se debe cumplir con este requisito antes de obtener la autorización para poder operar los SAST</p> <p>No se considera que esto deba ser un requisito previo, debería ser posterior ya que si no se aprueba el permiso o durante el tiempo de aprobación del permiso (45 días) quedarían instaladas en la vía señales que no van acorde con lo que se esta presentando en la vía.</p> <p>SOLICITUD: Se solicita cambiar la redacción del artículo 7 Criterios técnicos para la operación de los SAST así: "Además de contar con la autorización de instalación por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para iniciar la operación de los SAST el Autorizado deberá contar con la documentación que permita acreditar que los SAST a instalar cumplen con los siguientes criterios</p>		X	Se aclara que el trámite cuenta con dos instancias. La primera es la solicitud del permiso para instalación, para lo que debe cumplir con los requisitos del capítulo II de la presente regulación. Una vez se obtenga este permiso, se deberá dar cumplimiento a los requisitos de operación incluidos en el capítulo III. Una vez cumplidos todos los requisitos, se podrá iniciar la operación del SAST.
HELMER ROJAS ZABALA	Instituto de Tránsito y Transporte de Clemencia	<p>Artículo 9. Señalización. Los SAST deberán contener para el diseño, instalación y operación, la señalización de acuerdo con lo previsto en la Resolución 1885 del 17 de junio de 2015, "por la cual se adopta el manual de Señalización Vial - Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia", o la norma que la adicione, modifique o sustituya y teniendo en cuenta los requerimientos mínimos establecidos en el Anexo 2, que hace parte integral de la presente resolución. Se sugiere tener en cuenta para el anexo 2 que hace parte de la presente resolución que el manual de señalización no establece como debe ser señalizado un punto de SAST de acuerdo al tipo de vía, si se encuentra fuera del casco urbano, entre otros y que tampoco se puede desconocer la potestad que tienen las autoridades de tránsito para señalizar en los cascos urbanos de su jurisdicción, por lo que no es competencia de la ANSV establecer dicha señalización que además cambio radicalmente con lo establecido en la resolución 718 del 22 de marzo de 2018. Debe pensarse en una transición de las dos resoluciones para que no se vea revuelto ambas reglamentaciones. Con el fin de no generar diferentes interpretaciones se solicita ceñirse al manual de señalización del Ministerio de Transporte</p>		X	<p>El proyecto de Resolución en cuestión, no es una reglamentación establecida por la ANSV, y se aclara que será una reglamentación expedida en conjunto con el Ministerio de Transporte. En ese sentido se informa que, por un lado, el Ministerio de Transporte es la máxima autoridad de tránsito en el territorio nacional y está facultado para emitir reglamentación relacionada con señalización vial; y, por otro lado, la Ley 1843 faculta al Ministerio de Transporte y la ANSV, en el establecimiento de los criterios técnicos para la instalación y operación de los SAST. Adicionalmente, se informa que en el Anexo número 2 establece unos parámetros de altura de letra y tipo de señal (elevada o a nivel) de acuerdo con el tipo de vía. Esto, con el fin de mejorar la visibilidad de la zona de detección a los conductores. En adición a ello, se informa que el número de señales se ha ajustado a la tipología de la vía. De igual forma, se precisa que la Ley 1843 de 2017, establece en su artículo 10, que para vías nacionales en donde operen ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones de tránsito que detecten velocidad la señal deberá ubicarse a 500 metros de antelación del equipo, en otros casos se deberán adicionar señales visibles en la vía. Por otro lado, se informa que las especificaciones técnicas (forma, color, tamaño, ubicación) de la señalización están regladas en el Manual de Señalización Vial (Resolución 1885 de 2015), por lo que el proyecto de Resolución no exime el cumplimiento de la normatividad vigente aplicable.</p> <p>Al respecto se revisará la necesidad de establecer un periodo de transición en el proyecto de resolución para la vigencia la guía metodológica establecida en la resolución 426 de 2018 y la adopción de la nueva guía. Sin embargo, se aclara que la Resolución 718 de 2018 se deroga con la adopción de este nuevo proyecto de Resolución obedeciendo a lo establecido en el Decreto Ley y no es posible establecer un periodo adicional, puesto que la legislación de mayor jerarquía, así lo determina.</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

HELMER ROJAS ZABALA	Instituto de Tránsito y Transporte de Clemencia	<p>Artículo 9. Señalización. Los SAST deberán contener para el diseño, instalación y operación, la señalización de acuerdo con lo previsto en la Resolución 1885 del 17 de junio de 2015, "por la cual se adopta el manual de Señalización Vial - Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia", o la norma que la adicione, modifique o sustituya y teniendo en cuenta los requerimientos mínimos establecidos en el Anexo 2, que hace parte integral de la presente resolución. Se sugiere tener en cuenta para el anexo 2 que hace parte de la presente resolución que el manual de señalización no establece como debe ser señalizado un punto de SAST de acuerdo al tipo de vía, si se encuentra fuera del casco urbano, entre otros y que tampoco se puede desconocer la potestad que tienen las autoridades de tránsito para señalar en los cascos urbanos de su jurisdicción, por lo que no es competencia de la ANSV establecer dicha señalización que además cambio radicalmente con lo establecido en la resolución 718 del 22 de marzo de 2018. Debe pensarse en una transición de las dos resoluciones para que no se vea revuelto ambas reglamentaciones. Con el fin de no generar diferentes interpretaciones se solicita ceñirse al manual de señalización del Ministerio de Transporte</p>		X	<p>Se repite comentario. Fila excel 211.</p> <p>El proyecto de Resolución en cuestión, no es una reglamentación establecida por la ANSV, y se aclara que será una reglamentación expedida en conjunto con el Ministerio de Transporte. En ese sentido se informa que, por un lado, el Ministerio de Transporte es la máxima autoridad de tránsito en el territorio nacional y está facultado para emitir reglamentación relacionada con señalización vial; y, por otro lado, la Ley 1843 faculta al Ministerio de Transporte y la ANSV, en el establecimiento de los criterios técnicos para la instalación y operación de los SAST. Adicionalmente, se informa que en el Anexo número 2 establece unos parámetros de altura de letra y tipo de señal (elevada o a nivel) de acuerdo con el tipo de vía. Esto, con el fin de mejorar la visibilidad de la zona de detección a los conductores. En adición a ello, se informa que el número de señales se ha ajustado a la tipología de la vía. De igual forma, se precisa que la Ley 1843 de 2017, establece en su artículo 10, que para vías nacionales en donde operen ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones de tránsito que detecten velocidad la señal deberá ubicarse a 500 metros de antelación del equipo, en otros casos se deberán adicionar señales visibles en la vía. Por otro lado, se informa que las especificaciones técnicas (forma, color, tamaño, ubicación) de la señalización están regladas en el Manual de Señalización Vial (Resolución 1885 de 2015), por lo que el proyecto de Resolución no exige el cumplimiento de la normatividad vigente aplicable.</p> <p>Al respecto se revisará la necesidad de establecer un periodo de transición en el proyecto de resolución para la vigencia la guía metodológica establecida en la resolución 426 de 2018 y la adopción de la nueva guía. Sin embargo, se aclara que la Resolución 718 de 2018 se deroga con la adopción de este nuevo proyecto de Resolución obedeciendo a lo establecido en el Decreto Ley y no es posible establecer un periodo adicional, puesto que la legislación de mayor jerarquía, así lo determina.</p>
HELMER ROJAS ZABALA	Instituto de Tránsito y Transporte de Clemencia	<p>Artículo 12 Parágrafo. Las autoridades de tránsito deberán reportar en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la información requerida para efectos de realizar el análisis de indicadores anuales de seguridad vial, que permitan establecer la efectividad de las medidas tomadas en cada punto autorizado.</p> <p>Se solicita aclarar cuál sería la información a requerir y los efectos del análisis frente a la operación del SAST. Se solicita aclarar cuál sería la información a requerir y los efectos del análisis frente a la operación del SAST.</p>		X	<p>Al respecto se informa que se establecerá el detalle solicitado en la guía metodológica que reemplazaría la actual Resolución 426 de 2018 de la ANSV. Adicionalmente, se informa que se pretende con este seguimiento es tener una trazabilidad para el seguimiento al comportamiento de los actores viales y de las condiciones de seguridad vial en los puntos autorizados para la instalación de SAST.</p>
HELMER ROJAS ZABALA	Instituto de Tránsito y Transporte de Clemencia	<p>Artículo 13. Modificaciones. Cualquier necesidad de ajuste al alcance de la autorización de instalación de los SAST otorgada, deberá ser solicitado a la Agencia Nacional de Seguridad Vial a través del sistema.</p> <p>Se solicita aclarar a qué tipo de situaciones se refiere "el alcance de la autorización de los SAST" Se solicita aclarar a qué tipo de situaciones se refiere "el alcance de la autorización de los SAST"</p>		X	<p>La información relativa a las modificaciones que se presente frente a las condiciones iniciales por las cuales fue autorizado el SAST, se establecerán en la guía metodológica que derogará la Resolución 426 de 2018.</p>
HELMER ROJAS ZABALA	Instituto de Tránsito y Transporte de Clemencia	<p>Numeral 5 del Anexo N1</p> <p>Estudio en el cual la Autoridad de Tránsito presente los análisis de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía para determinar la velocidad máxima permitida en la zona de influencia según lo establecido en el Código Nacional de Tránsito Terrestre y posteriormente, determinar la velocidad de fiscalización, la cual debe ser consistente con la velocidad máxima permitida.</p> <p>En vías nacionales las velocidades de operación que se fiscalizarían son las que, de acuerdo con los estudios realizados por las concesiones viales o por el administrador de infraestructura vial están establecidas, así las cosas, en estos casos sobraría este estudio</p> <p>Por favor verificar y aclarar esta situación</p>		X	<p>Respecto a posibles diferencias de la velocidad máxima permitida que puedan existir entre los estudios de velocidad y la señalización instalada en el sitio (antes de instalar un SAST) y la verificada en el proceso de autorización del SAST, se deberá atender la velocidad máxima permitida de conformidad con el método de límites de velocidad vigente por el Ministerio de Transporte y las disposiciones del Código Nacional de Tránsito. Se aclara que tanto la Autoridad de Tránsito como la Entidad que administre la Infraestructura deben dar cabal cumplimiento a las disposiciones sobre la materia. Por otra parte, Respecto al aporte de la información de los estudios realizados por la entidad Administradora de la infraestructura vial, no corresponde al alcance, de la resolución en cuestión. El detalle de evaluación de la velocidad se incluirá en la guía metodológica que se adoptará con posterioridad a la adopción del presente proyecto de resolución.</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

HELMER ROJAS ZABALA	Instituto de Tránsito y Transporte de Clemencia	<p>En el numeral 6 del Numeral 5 del anexo 1 establece: "Identificar el o los puntos críticos de siniestralidad según las estadísticas de la autoridad de tránsito territorial y causas de los siniestros según el Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT) dentro de la zona de influencia. Las estadísticas deberán reportarse mes a mes según la gravedad del choque: Con muertos, con heridos o solo daños. Los datos de las estadísticas se presentarán para la zona de influencia y periodo de tiempo definidos en la Guía Metodológica y serán comparados con la información consignada en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito (RNAT) de la base de datos del sistema RUNT (...)</p> <p>Las estadísticas deberán reportarse mes a mes, se presentarán para la zona de influencia y periodo de tiempo definidos en la Guía Metodológica y serán comparados con la información consignada en el Sistema Integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT).</p> <p>Numeral 6 Reportar la información de la línea base y reportar mes a mes los indicadores de seguimiento (Número de siniestros, Accidente Equivalente, Número de infracciones impuestas, Número de infracciones pagadas) de los SAST en la zona de influencia.</p> <p>OBSERVACIONES Identificar el o los puntos críticos de siniestralidad según las estadísticas de la autoridad de tránsito territorial y causas de los siniestros según el Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT) dentro de la zona de influencia. Las estadísticas deberán reportarse mes a mes según la gravedad del choque: Con muertos, con heridos o solo daños. Los datos de las estadísticas se presentarán para la zona de influencia y periodo de tiempo definidos en la Guía Metodológica y serán comparados con la información consignada en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito (RNAT) de la base de datos del sistema RUNT.</p>		X	<p>Se realiza la aclaración que la información solicitada en el Numeral 5. Criterios relacionados con la seguridad vial del Anexo 1, corresponden a la información para el cálculo del criterio de siniestralidad correspondiente a los criterios de instalación. La información solicitada en el numeral 6. Indicadores, hace referencia a la información para realizar el seguimiento y efectividad de la implementación del equipo SAST en el sitio. Al respecto, se informa que se establecerá el detalle solicitado en la guía metodológica que reemplazaría la actual Resolución 426 de 2018 de la ANSV.</p> <p>La autoridad de tránsito solicitante deberá realizar el cálculo de accidente equivalente y reportar la información utilizada para dicho cálculo (IPAT), la ANSV sólo verificará que los IPAT's utilizados para el cálculo del AE cumplen con los requisitos del criterio.</p>
HELMER ROJAS ZABALA	Instituto de Tránsito y Transporte de Clemencia	<p>Tabla 2 de señalización se indica Una (1) señal por sentido de circulación entre 300 y 400 metros antes del inicio y sobre el corredor de la detección.(Ver nota 7 y 8)</p> <p>OBSERVACIONES: Los requerimientos de señalización pueden generar saturación de señalización en la zona y por tanto una posible distracción del conductor y un riesgo de seguridad vial más que un beneficio para los conductores .</p> <p>SOLICITUD Se solicita modificar y moderar este aspecto</p>		X	<p>Con referencia a la ubicación de las señales, se informa que la Ley 1843 de 2017, establece en su artículo 10, que para vías nacionales en donde operen ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones de tránsito que detecten velocidad la señal deberá ubicarse a 500 metros de antelación del equipo, y en otros casos se deberán adicionar señales visibles en la vía. Las otras señales se incluyen con el fin de garantizar la adecuada información a los usuarios de las vías con relación a la existencia de un SAST. Adicionalmente, el objetivo aparte de informar, es alertar al usuario que está en un zona de fotodetección que a su vez está catalogada como crítica desde el punto de vista de seguridad vial, con el objetivo de propender en la disminución de los siniestros viales.</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

HELMER ROJAS ZABALA	Instituto de Tránsito y Transporte de Clemencia	<p>Anexo Número 1. 2) Justificación</p> <p>Describir las razones por las cuales se pretende instalar y/u operar el SAST de acuerdo con el Plan de Seguridad Vial del respectivo municipio y otros planes, políticas o programas afines del municipio, definidos según criterios de seguridad vial, indicar el interés que persigue la instalación del dispositivo, y los beneficios que traerá el proyecto tanto en la zona de influencia como en el municipio</p> <p>c. Jurisdicción Indicar la jurisdicción (nacional, departamental, municipal, distrital, Área metropolitana) y certificación suscrita por la autoridad de tránsito del punto donde se ubica el SAST indicando que se encuentra dentro de su jurisdicción.</p> <p>i) Características de la zona de influencia : Indicar el área de influencia directa del SAST donde existe una afectación directa a los usuarios viales de acuerdo con las intervenciones que se realicen y la señalización asociada al SAST. La definición de la zona de influencia se hará siguiendo los pasos de la Guía Metodológica adicional "y/o Departamento" después de la palabra Municipio.</p> <p>se sugiere omitir del párrafo al área metropolitana, ya que ninguna autoridad de tránsito tiene jurisdicción metropolitana. Las áreas metropolitanas son autoridades de transporte.</p> <p>se menciona la guía metodológica que no esta y que debe ser entregada conjuntamente con esta reglamentación</p>	Parcialmente		<p>De acuerdo con las observaciones emitidas, se realizan las siguientes precisiones:</p> <p>2. Justificación: Se considera pertinente, se revisará para ajuste el ítem respectivo.</p> <p>3. Descripción general del proyecto.</p> <p>c) Localización: No se considera necesario el ajuste.</p> <p>d) Jurisdicción: Se considera pertinente, se revisará para ajuste el ítem respectivo.</p> <p>e) Características de la zona: Se deberá adjuntar una certificación de planeación indicando la zona y el uso del suelo según el Plan de Ordenamiento Territorial aplicable a la jurisdicción de la entidad territorial, se hará el ajuste respectivo para aclarar.</p> <p>f) Descripción de los usuarios vulnerables: La autoridad de tránsito es la responsable de realizar los análisis correspondientes para sustentar la instalación del SAST dentro de su jurisdicción, sin embargo puede apoyarse de otros estudios que se hayan realizado por otras entidades, por ejemplo, en vías nacionales las entidades administradoras de la infraestructura vial.</p> <p>h) Características del SAST: Esta información no corresponde a los requerimientos establecidos en la Resolución 647 del INM, responde a una información básica para conocimiento de la ANSV de las características de los equipos que son útiles para el estudio de la solicitud.</p> <p>i) Características de la zona de influencia: EL propósito del proyecto de resolución es definir la información necesaria para la solicitud, el detalle hará parte de la Guía Metodológica y se hará una transición con la Resolución 426 de 2018.</p> <p>m) evaluación de velocidad: Se deberá atender la velocidad máxima permitida de conformidad con el método de límites de velocidad vigente por el Ministerio de Transporte y las disposiciones del Código Nacional de Tránsito. Se aclara que tanto la Autoridad de Tránsito como la Entidad que administre la Infraestructura deben dar cabal cumplimiento a las disposiciones sobre la materia Por otra parte, Respecto al aporte de la información de los estudios realizados por la entidad Administradora de la infraestructura vial, no corresponde al alcance, de la resolución en cuestión.</p>
CAMILO MORALES HAECKERMANN	TRANSITO Y TRANSPORTE DE CURUMANÍ	<p><a href="https://ansv-my.sharepoint.com/:f/g/personal/william_pedraza_ansv_gov_co/EndamasN6H9OgVxY10PSSdABCK_Mdb_A43JTSoa3_W5A1A?e=xuopme">https://ansv-my.sharepoint.com/:f/g/personal/william_pedraza_ansv_gov_co/EndamasN6H9OgVxY10PSSdABCK_Mdb_A43JTSoa3_W5A1A?e=xuopme</a></p> <p>El Artículo 7, se denomina "Criterios técnicos para la operación de los SAST" inicia estableciendo: "Además de contar con la autorización de instalación ...", por lo que se interpreta que, estos criterios NO son aplicables en el momento de la presentación de la solicitud para la autorización de funcionamiento. En virtud de lo anterior, el literal a) "Viabilidad en el uso de la infraestructura", representada por el permiso de ocupación temporal otorgado por el administrador de la vía, NO es un requisito para la autorización de funcionamiento, por lo tanto, se sugiere modificar la redacción de inciso primero del artículo 7 así:</p> <p>"Artículo 7. Criterios técnicos para la operación de los SAST, una vez que la autoridad de tránsito cuente con la autorización de instalación por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para iniciar la operación de los SAST, deberá aportar la documentación que permita acreditar que los SAST o instalar cumplen con los siguientes criterios técnicos:"</p>		X	<p>Se aclara que existen dos momentos clave establecidos en la resolución: El primero, corresponde al trámite de instalación que adelanta la autoridad de tránsito ante la ANSV para su autorización, allí deberá contener el proyecto SAST que incluya su futura ubicación y el diseño de la señalización. El segundo, corresponde al inicio de operación, en el cual la autoridad de tránsito una vez autorizado el punto de instalación por la ANSV, deberá adelantar y dar cumplimiento a los criterios de operación (compra de los equipos, permisos de uso, calibración e instalación de la señalización y los equipos). Por lo cual, una vez emitida la autorización de la ANSV y antes de iniciar la operación, la autoridad de tránsito deberá suministrar dicha información en el sistema de información de la ANSV. Una vez suministrada la información referente a los criterios de operación, la autoridad de tránsito deberá registrar en el sistema de información la fecha de inicio de operación. El no cumplimiento de los criterios aquí establecidos será investigado por la Superintendencia de Transporte en el marco de su competencia. Debido a que la autoridad de tránsito o solicitante deberá realizar el trámite con la entidad administradora de la infraestructura vial tanto para el equipo como para la señalización. En cuanto a la propuesta presentada, no se acoge.</p>
CAMILO MORALES HAECKERMANN	TRANSITO Y TRANSPORTE DE CURUMANÍ	<p><a href="https://ansv-my.sharepoint.com/:f/g/personal/william_pedraza_ansv_gov_co/EndamasN6H9OgVxY10PSSdABCK_Mdb_A43JTSoa3_W5A1A?e=xuopme">https://ansv-my.sharepoint.com/:f/g/personal/william_pedraza_ansv_gov_co/EndamasN6H9OgVxY10PSSdABCK_Mdb_A43JTSoa3_W5A1A?e=xuopme</a></p> <p>El Artículo 7, se denomina "Criterios técnicos para la operación de los SAST" inicia estableciendo: "Además de contar con la autorización de instalación ...", por lo que se interpreta que, estos criterios NO son aplicables en el momento de la presentación de la solicitud para la autorización de funcionamiento. En virtud de lo anterior, el literal a) "Viabilidad en el uso de la infraestructura", representada por el permiso de ocupación temporal otorgado por el administrador de la vía, NO es un requisito para la autorización de funcionamiento, por lo tanto, se sugiere modificar la redacción de inciso primero del artículo 7 así:</p> <p>"Artículo 7. Criterios técnicos para la operación de los SAST, una vez que la autoridad de tránsito cuente con la autorización de instalación por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para iniciar la operación de los SAST, deberá aportar la documentación que permita acreditar que los SAST o instalar cumplen con los siguientes criterios técnicos:"</p>		X	<p>Dado que cada entidad es autónoma frente a los permisos o requisitos que maneja para el uso de la infraestructura que administra, se considera que no es oportuno incluir el detalle de la normatividad aplicable para cada uno de ellos. Se aclarará que el administrador vial, en efecto hace referencia a la entidad pública a la cual le compete por mandato de la ley, la administración de la respectiva vía. Adicionalmente, con referencia a la viabilidad en el uso de la infraestructura, se informa que este es un requisito que no es competencia de la ANSV, por lo cual es necesario que cada entidad administradora de la infraestructura vial valide y/o suministre la documentación que considere necesaria dentro de sus procedimientos internos para la instalación del equipo y la señalización en vía.</p>
CAMILO MORALES HAECKERMANN	TRANSITO Y TRANSPORTE DE CURUMANÍ	<p><a href="https://ansv-my.sharepoint.com/:f/g/personal/william_pedraza_ansv_gov_co/EndamasN6H9OgVxY10PSSdABCK_Mdb_A43JTSoa3_W5A1A?e=xuopme">https://ansv-my.sharepoint.com/:f/g/personal/william_pedraza_ansv_gov_co/EndamasN6H9OgVxY10PSSdABCK_Mdb_A43JTSoa3_W5A1A?e=xuopme</a></p>		X	<p>No se hace la distinción, debido a que la autoridad de tránsito deberá realizar el trámite con la entidad administradora de la infraestructura vial tanto para el equipo como para la señalización. En cuanto a la propuesta presentada, no se acoge. Se aclara que la ANSV autoriza la instalación de un punto en específico en la vía con unas coordenadas específicas independientemente del tipo de instalación y por lo tanto, éste no debe ser trasladado durante su operación del punto autorizado.</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

CAMILO MORALES HAECKERMANN	TRANSITO Y TRANSPORTE DE CURUMANÍ	<a href="https://ansv-my.sharepoint.com/:f/g/personal/william_pedraza_ansv_gov_co/EndamasN6H9OgVxY10P55dABCK_Mdb_A43JTSoa3_W5A1A7e=xuopme">https://ansv-my.sharepoint.com/:f/g/personal/william_pedraza_ansv_gov_co/EndamasN6H9OgVxY10P55dABCK_Mdb_A43JTSoa3_W5A1A7e=xuopme</a> 4. El parágrafo 2 del Artículo 7 indica que el solicitante debe indicar la fecha en que inicie operación el SAST. Teniendo en cuenta que el Artículo 7 inicia diciendo "Además de contar con la autorización de instalación ..."; no queda claro ¿en qué momento se debe indicar la fecha de inicio de operación del SAST?, ¿Qué pasa si no se cumple con esa fecha?, ¿Qué fecha se coloca con los que ya están en funcionamiento?		X	Existen dos momentos clave establecidos en la resolución: El primero, corresponde al trámite de instalación que adelanta la autoridad de tránsito ante la ANSV para su autorización, allí deberá contener el proyecto SAST que incluya su futura ubicación y el diseño de la señalización. El segundo, corresponde al inicio de operación, en el cual la autoridad de tránsito una vez autorizado el punto de instalación por la ANSV, deberá adelantar y dar cumplimiento a los criterios de operación (compra de los equipos, permisos de uso, calibración e instalación de la señalización y los equipos). Por lo cual, una vez emitida la autorización de la ANSV y antes de iniciar la operación, la autoridad de tránsito deberá suministrar dicha información en el sistema de información de la ANSV. Una vez suministrada la información referente a los criterios de operación, la autoridad de tránsito deberá registrar en el sistema de información la fecha de inicio de operación. El no cumplimiento de los criterios aquí establecidos será investigado por la Superintendencia de Transporte en el marco de su competencia. Como información adicional, se aclara que la aplicación de esta Resolución y sus criterios será a partir de la fecha establecida en el Decreto Ley 2106 de 2019 (A partir del 20 de agosto de 2020).
CAMILO MORALES HAECKERMANN	TRANSITO Y TRANSPORTE DE CURUMANÍ	<a href="https://ansv-my.sharepoint.com/:f/g/personal/william_pedraza_ansv_gov_co/EndamasN6H9OgVxY10P55dABCK_Mdb_A43JTSoa3_W5A1A7e=xuopme">https://ansv-my.sharepoint.com/:f/g/personal/william_pedraza_ansv_gov_co/EndamasN6H9OgVxY10P55dABCK_Mdb_A43JTSoa3_W5A1A7e=xuopme</a>		X	Respecto al alcance de los literales i y j de la sección 3 del Anexo 1, se aclara que hace referencia a las características de la zona de afectación directa de los SAST, donde se deberán realizar intervenciones.
CAMILO MORALES HAECKERMANN	TRANSITO Y TRANSPORTE DE CURUMANÍ	2. En cuanto al artículo 13 – Modificaciones – tiene alcance en: a. Los SAST que actualmente están autorizados, y cuya autorización no tiene definida una vigencia; ¿Deben surtir un nuevo trámite ante la ANSV?		X	Con relación a los dispositivos que ya se encuentran en operación, se informa que el proyecto de resolución no tiene el propósito de regular situaciones ya consolidadas, por lo cual no se requeriría tramitar un nuevo permiso ante la ANSV, ni realizar ajustes para atender las nuevas disposiciones.
CAMILO MORALES HAECKERMANN	TRANSITO Y TRANSPORTE DE CURUMANÍ	3. Los SAST cuya autorización haya sido solicitada y otorgada como fijos o móviles; y posteriormente la autoridad de tránsito quisiera modificarlo al otro tipo; ¿Deben surtir un nuevo trámite ante la ANSV?		X	La información relativa a las modificaciones que se presente frente a las condiciones iniciales por las cuales fue autorizado el SAST, se establecerán en la guía metodológica que derogará la Resolución 426 de 2018.
CAMILO MORALES HAECKERMANN	TRANSITO Y TRANSPORTE DE CURUMANÍ			X	La información relativa a las modificaciones que se presente frente a las condiciones iniciales por las cuales fue autorizado el SAST, se establecerán en la guía metodológica que derogará la Resolución 426 de 2018.
CAMILO MORALES HAECKERMANN	TRANSITO Y TRANSPORTE DE CURUMANÍ	5. El literal l de la sección 3 del Anexo 1, enuncia la necesidad de aportar en la solicitud estudio de tráfico que determine velocidades de circulación y fiscalización. En caso de que estas velocidades sean diferentes a las existentes, definidas y señalizadas previamente por el administrador de la vía, ¿Qué se hace?, ¿El administrador de la vía cambiará la velocidad señalizada por la que arroje el estudio de la Autoridad de Tránsito?		X	Respecto a la diferencia de velocidad máxima permitida que puedan existir entre la señalización de velocidad en el sitio (antes de instalar un SAST) y la verificada en el proceso de autorización del SAST, se deberá atender la velocidad máxima permitida de conformidad con el método de límites de velocidad vigente por el Ministerio de Transporte y las disposiciones del Código Nacional de Tránsito. Se aclara que tanto la Autoridad de Tránsito como la Entidad que administre la Infraestructura deben dar cabal cumplimiento a las disposiciones sobre la materia
CAMILO MORALES HAECKERMANN	TRANSITO Y TRANSPORTE DE CURUMANÍ	6. El literal b de la sección 5 del Anexo 1, enuncia un procedimiento establecido en la "Guía de Auditorías e Inspecciones en Seguridad Vial". ¿Ese documento ya existe?, ¿Dónde se puede conseguir?, ¿Está en elaboración?		X	Se aclara que la Guía de Auditorías e Inspecciones de seguridad vial, es un documento que actualmente se encuentra en proceso de Respuesta a Observaciones o Comentarios de Consulta Pública por parte del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para su posterior adopción.
CAMILO MORALES HAECKERMANN	TRANSITO Y TRANSPORTE DE CURUMANÍ	7. El literal b de la sección 5 del Anexo 1, enuncia la relación del histórico de infracciones con su estado en cartera. En términos de Seguridad Vial, nos hacen los siguientes interrogantes: a) ¿Esta información es procedente para que tipo de análisis de seguridad vial? b) ¿Cuál es la relación que existe entre una infracción, y su estado pagado/no pagado, que impacte la seguridad vial?		X	Se pretende con la exigencia de esta documentación, tener una trazabilidad para el seguimiento al comportamiento de las condiciones de seguridad vial en los puntos autorizados para la instalación de SAST. Por otra parte la sanción busca el cambio del comportamiento a los usuarios que incurran la violación a las normas de tránsito, de igual manera en el proceso contravencional particularmente el número de comparendos pagados, busca elementos en la misma conducta de los usuarios, pues es diferente tener un comportamiento de pago alta que bajo; por lo tanto los indicadores muestran la pertinencia en la inclusión de diferentes políticas públicas.
Ramón Lobo Arias	INVIAS	Se propone ajustar la redacción existente	Parcialmente		Se hará un ajuste a la redacción, reconociendo que el trámite corresponde a una actividad propia de las entidades administradoras viales
José Alvaro Bermúdez Aguilar	Instituto Nacional de Metrología de Colombia	Artículo 3. DefinicionesEs Necesario definición de calibración para dar mayor claridad al documento, dado que es un concepto técnico metroológico que puede ser confundido con otros conceptos tales como reparación o ajuste.	X		En atención a su solicitud, se incluirá la definición de calibración, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 1595 de 2015.
José Alvaro Bermúdez Aguilar	Instituto Nacional de Metrología de Colombia	Artículo 3. DefinicionesSe incluye la definición para aclarar que es un instrumento de medida y sus componentes.Instrumento de medida: Dispositivo utilizado para realizar mediciones, solo o asociado a uno o varios dispositivos suplementarios. (VIM 3.1). NOTA 1 Un instrumento de medida que puede utilizarse individualmente es un sistema de medida. NOTA 2 Un instrumento de medida puede ser un instrumento indicador o una medida materializada.		X	El término no se utiliza a lo largo del articulado, por lo cual no se considera necesaria su inclusión

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

José Alvaro Bermúdez Aguilar	Instituto Nacional de Metrología de Colombia	Artículo 3. DefinicionesSe incluye la definición de sistema de medida para dar soporte metroológico a la definición de los SAST.Sistema de medida: Conjunto de uno o más instrumentos de medida y, frecuentemente, otros dispositivos, incluyendo reactivos e insumos varios, ensamblados y adaptados para proporcionar información utilizada para obtener valores medidos dentro de intervalos especificados, para magnitudes de naturaleza dadas. (VIM 3.2).		X	El término no se utiliza a lo largo del articulado, por lo cual no se considera necesaria su inclusión
José Alvaro Bermúdez Aguilar	Instituto Nacional de Metrología de Colombia	Artículo 3. DefinicionesSe incluye la definición para enmarcar el concepto de trazabilidad en el ámbito técnico de la metrología.Trazabilidad metroológica: Propiedad de un resultado de medida por la cual el resultado puede relacionarse con una referencia mediante una cadena ininterrumpida y documentada de calibraciones, cada una de las cuales contribuye a la incertidumbre de medida. (VIM 2.41).		X	El término no se utiliza a lo largo del articulado, por lo cual no se considera necesaria su inclusión
José Alvaro Bermúdez Aguilar	Instituto Nacional de Metrología de Colombia	Artículo 3. DefinicionesSe incluye la definición para delimitar el alcance de la aplicación de la resolución.Vehículo: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público.		X	La definición de vehículo se encuentra contenida en el Código Nacional de Tránsito, por lo cual no se considera necesaria su inclusión
José Alvaro Bermúdez Aguilar	Instituto Nacional de Metrología de Colombia	Capítulo III Criterios de operación Artículo 7. Criterios técnicos para la operación de los SAST b) Calibración:Se requiere que los SAST vinculados a medición de velocidad estén calibrados con el fin de establecer los errores en la medición que puedan tener estos, y de esta forma el operador o autoridad de tránsito pueda realizar las correcciones en la medición de velocidad. Adicionalmente, se describe la forma en que legalmente un operador o autoridad de tránsito debe acreditar la calibración de los SAST. b) Calibración: Los SAST que vinculen un sistema de medida (componente que permite realizar mediciones y obtener resultados cuantitativos), deberán estar calibrados. Para acreditar dicha calibración, se deberá adjuntar en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial el certificado de calibración, de acuerdo con lo previsto en el artículo 14 de la Ley 1843 de 2017 y en el Decreto Único Reglamiento del sector de Comercio, Industria y Turismo 1074 de 2015, modificado por el Decreto 1595 de 2015 y Decreto 2126 de 2015 o la norma que lo sustituya, adicione o modifique, para lo cual deberá tenerse en cuenta lo señalado en los parágrafos 5°, 6° del presente artículo.	Parcialmente		Se hará ajuste en la redacción, para mayor claridad
José Alvaro Bermúdez Aguilar	Instituto Nacional de Metrología de Colombia	Capítulo III Criterios de operación Artículo 7. Criterios técnicos para la operación de los SAST c) Set pruebas de software:A fin de evitar confusiones por el uso de los términos certificación, confiabilidad, acreditación de cumplimiento entre otros, se plantea un nuevo enfoque y al igual que un cambio en el nombre del literal c).		X	No se incorporará la sugerencia realizada, dado que las condiciones de operaciones previas de los equipos, no son objeto de regulación en esta norma.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

José Alvaro Bermúdez Aguilar	Instituto Nacional de Metrología de Colombia	<p>Capítulo III Criterios de operación Artículo 7. Criterios técnicos para la operación de los SAST Se propone la creación del parágrafo 5 con el objetivo de dar a conocer las diferentes fuentes para obtener trazabilidad metrológica, ampliando lo establecido en la Ley 1843 de 2017 Parágrafo 5. Los laboratorios que se acrediten para prestar el servicio de calibración deberán demostrar la trazabilidad metrológica de sus instrumentos medidores de velocidad conforme a los patrones de referencia definidos por alguna de las siguientes instituciones: el Instituto Nacional de Metrología – INM o los Institutos Designados por éste, los Institutos nacionales de metrología de otros países, que sean firmantes del Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (MRA) en el ámbito del Comité Internacional de Pesas y Medidas, (CIPM) de la Oficina Internacional de Pesas y Medidas (BIPM); los laboratorios de calibración que sean legalmente constituidos y que demuestren su competencia técnica mediante un certificado de acreditación con la norma ISO/IEC17025 (NTC-ISO/IEC17025), vigente para cada magnitud específica en la que ofrezcan sus servicios de calibración y otorgado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), o por un Organismo de Acreditación que haga parte de los Acuerdos Multilaterales de Reconocimiento (MLA/MRA) donde participe ONAC.</p> <p>Hasta tanto no existan laboratorios acreditados en el territorio nacional, la calibración de los equipos medidores de velocidad estará a cargo del Instituto Nacional de Metrología, con respecto a las magnitudes desarrolladas y reconocidas o como éste lo defina en el marco de CIPM - MRA.</p>		X	El artículo 14 de la Ley 1843 establece que los laboratorios que se acrediten para prestar el servicio, deberán demostrar la trazabilidad de los equipos medidores de velocidad conforme a los patrones de referencia nacional, definidos por el Instituto Nacional de Metrología. Por lo anterior, se considera que no es posible efectuar una modificación de dicho alcance, a través de la presente resolución.
José Alvaro Bermúdez Aguilar	Instituto Nacional de Metrología de Colombia	<p>Capítulo III Criterios de operación Artículo 7. Criterios técnicos para la operación de los SAST Se propone la creación del parágrafo 6 con el propósito proyectar dar a conocer las directrices en relación con el control metrológico. Parágrafo 6. Directrices en relación con el control metrológico. Mientras se expide el reglamento técnico respectivo, las directrices relacionadas al control metrológico se establecen en el ARTÍCULO 2.2.1.7.14.2. del Decreto 1595 de 2015 o la norma que lo sustituya, adicione o modifique.</p>	X		Se incluirá la precisión solicitada
José Alvaro Bermúdez Aguilar	Instituto Nacional de Metrología de Colombia	<p>Capítulo IV Disposiciones finales Incluir un artículo transitorio, dado que varias autoridades de tránsito del país solicitaron ante el INM la expedición de los conceptos de desempeño de la tecnología para habilitar el funcionamiento de los SAST ante el Ministerio de Transporte y la ANSV, se incluye este artículo que autoriza la operación de los SAST que ya cuenten con este concepto Artículo .... Transitorio. Serán válidos, para los fines de los criterios de operación, los "Conceptos de desempeño de la tecnología" que se encuentren en trámite ante el Instituto Nacional de Metrología – INM a la entrada en vigencia de la presente resolución, los cuales se expiden de conformidad con las directrices adoptadas por la citada entidad</p>		X	No se considera necesario efectuar la precisión solicitada, dado que el presente proyecto pretende regular el trámite de instalación y operación de los equipos que sean autorizados con posterioridad a la emisión de la norma que se desprenda del presente proyecto. Los trámites que se hayan realizado con anterioridad, se regirán por la norma vigente para el momento en que se surtieron.
Diego Marín	PLACAD	Obligar a los organismos de tránsito a verificar de manera clara las placas clonadas o error en la placa, cuando se confunde la letra D con la Q o la O por ejemplo, hay ciudadanos que viven enviando peticiones por los errores en las placas, realizar una tarea verificando los datos de runt con la foto tomada. Diego Marín Ramírez		X	Su observación no se encuentra dentro del alcance de la presente reglamentación.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Diego Marín	PLACAD	Buenas noches, en los municipios conorbados, cómo el valle de aburra, se debe tener presente cuántos Contravenciones se le pueden colocar a un vehículo el mismo día, por ejemplo un conductor sale del municipio de Bello, pasa por Medellín, Itagüí y llega a Sabaneta, tiene pico y placa, además soat y revisión técnico mecánica vencidos, al pasar por los cuatro municipios en un término de una hora, tendría tres órdenes de comparendo bien cada ente municipal, osea 12 comparendos, violando de manera clara el non bis ibídem, se debe regular, además cada cuantos días se debe imponer una nueva sanción por soat y revisión. En Medellín hemos tenido esa dificultad con los ciudadanos, sería lógico cobrar en solo municipio, en el primero que paso. Diego Marín Ramírez		X	Su observación no se encuentra dentro del alcance de la presente reglamentación.
katherin gonzalez ortega		<p>Por medio del presente quiero aportar un punto relevante en cuanto a la eliminación del parágrafo del artículo 5 de la resolución 718 y del literal D del artículo 3° relacionado al Control en vía apoyado en dispositivos móviles, el cual permite de manera coherente el uso de equipos para las labores de control en vía, sin ser considerados estos como de detección electrónica y por consiguiente no requieren de una autorización por parte del Ministerio de Transporte.</p> <p>Al eliminar el parágrafo en mención y la definición de Control en vía apoyado en dispositivos móviles, se estaría dejando sin validez aquellos procedimientos en los que el agente de tránsito valida en sitio la presunta comisión de la infracción y la elaboración del comparendo, el cual es posteriormente enviado al propietario, implicando un retroceso para las autoridades de tránsito, ya que implicaría tener que hacer la solicitud de un permiso especial cuando es la misma autoridad en el sitio quien está validando la comisión de la infracción en el sitio.</p> <p>La eliminación de estos dos contextos legales, resulta agreste puntualmente en el caso de las infracciones de mal parqueo, en donde el vehículo se encuentra en situación de abandono y como tal el procedimiento de notificación del comparendo debe hacerse por medio de correo electrónico, sin que esto implique que se está haciendo un comparendo electrónico, ya que aunque se hace uso de ayudas tecnológicas, la verificación y posterior validación de la infracción la hace la autoridad de tránsito en el mismo sitio, solo que el proceso de notificación se hace con posterioridad ante la ausencia del propietario del vehículo.</p> <p>Considero que se debe tener en cuenta la presente opinión, al considerarse lesivo para los intereses de las autoridades eliminar el Control en vía apoyado en dispositivos móviles.</p> <p><del>De ser favor, en caso de tener una interpretación errada del borrador se agradece.</del></p>	Parcialmente		<p>Uno de los objetivos del uso de ayudas tecnológicas es generar un efecto disuasivo frente a los actores viales, para que se abstengan de efectuar comportamientos riesgos. Un vehículo en movimiento no cumpliría con el objetivo planteado, ya que el actor vial no se podría percatar de su existencia, se trataría de una forma de sorprender al infractor, lo cual no está acorde con los propósitos que se persiguen en materia de seguridad vial.</p> <p>Se ajustará la Resolución aclarando lo referente a los fines pedagógicos, disuasivos, control aéreo y labores de control en vía.</p>
José Manuel Gómez Sarmiento	Vicepresidencia Jurídica ASOBANCARIA	<p>COMENTARIO GENERAL:</p> <p>Se recomienda aclarar cuáles serán los efectos de las infracciones y comparendos impuestos de manera previa a la expedición de la Resolución basándose en la actividad de los equipos del SAST que operan en Colombia y que no cumplen con los requisitos establecidos en esta Resolución.</p>		X	Se dará cumplimiento a las disposiciones contempladas en la actual Resolución 718 de 2018, hasta tanto no se expida el acto administrativo de la nueva reglamentación, derogando la actual Resolución 718 de 2018.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

COMENTARIOS Y PARTICULARES.					
José Manuel Gómez Sarmiento	Vicepresidencia Jurídica ASOBANCARIA	<p>1. Respecto al Artículo 3. Literal J):</p> <p>En este literal se define a los SAST como sistemas o equipos automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito que podrán indicar con precisión la identificación de un vehículo o un conductor. Al respecto y tomando en cuenta que la infracción de tránsito solo puede cometerla una persona natural que conduzca el vehículo, es necesario que el SAST, que detecte estas presuntas infracciones de tránsito tenga la posibilidad de identificar al conductor y no solo al vehículo.</p> <p>Se recomienda que en esta definición se incluya la necesidad que el sistema tecnológico que se utilice necesariamente permita la identificación tanto del vehículo como del conductor infractor. Lo anterior, toda vez que se conoce la imposibilidad técnica de ciertos dispositivos y tecnologías para identificar al conductor de un vehículo cuando no se tiene contacto físico con el mismo, por ejemplo, en el caso de los sistemas electrónicos de foto detección, y es necesario, conforme lo ha declarado la Corte Constitucional, que se identifique claramente al infractor, para efectos de no desconocer el principio de responsabilidad o imputabilidad personal.</p> <p>Se sugiere, en consecuencia, aprovechar esta reglamentación para incluir en su clausulado lo definido por la Corte Constitucional en la Sentencia C-038 de 2020, toda vez que guarda unidad de materia con el tema regulado en el Proyecto de Resolución. En Efecto, la Corte Constitucional concluyó que solo puede imputarse la responsabilidad de la infracción a quien haya participado de manera efectiva en su realización, siempre y cuando la autoridad sancionatoria pueda demostrar que la infracción fue cometida de manera culpable por aquel a quien la ley le atribuye la responsabilidad solidaria. En consecuencia, la solidaridad prevalece sobre la responsabilidad solidaria.</p>		X	La reglamentación busca dar claridad sobre los aspectos que deberán tenerse en cuenta para instalar los SAST en el país, es decir, aspectos previos a la imposición de comparendo. Los temas relacionados con la obligación que se genera por dicha imposición, como la identificación del conductor que cometió la infracción de tránsito y la solidaridad existente entre el propietario del vehículo y dicho conductor, debe ser legislada por el Congreso de la República, tal como lo establece la Corte Constitucional en el fallo C-038 de 2020
José Manuel Gómez Sarmiento	Vicepresidencia Jurídica ASOBANCARIA	<p>Respecto al Artículo 4. Criterios técnicos para la instalación de los SAST:</p> <p>Para que los SAST se ubiquen en zonas que realmente lo ameriten, se recomienda que se especifique dentro de la resolución que se expida cuáles serán los porcentajes o criterios objetivos materiales que permita evidenciar la necesidad en su instalación en determinado lugar, lo cual dotaría de legitimidad la instalación de estas cámaras.</p>		X	Los criterios técnicos establecidos en el proyecto de resolución (Siniestralidad, prevención e infracciones) se basaron en un análisis desde el punto de vista de seguridad vial. Además, se aclara que dicho proyecto contempla además de sustentar el punto con cifras de siniestralidad, otros criterios de evaluación basados en: Prevención mediante un análisis de riesgo e infracciones que evidencien conductas temerarias por parte de los conductores.
José Manuel Gómez Sarmiento	Vicepresidencia Jurídica ASOBANCARIA	<p>Respecto al Artículo 6. Procedimiento para la autorización de instalación de los SAST; Literal F):</p> <p>Se sugiere que los ciudadanos tengan acceso a conocer las razones por las cuales se autorizó la instalación de la SAST y los estudios que sirvieron de sustento para dicha autorización. Siendo relevante también que hubiera un termino establecido mediante el cual los ciudadanos puedan objetar la instalación un SAST.</p>		X	No es viable su sugerencia, ya existen mecanismos por los cuales el ciudadano puede obtener la información que requiera, lo anterior dando cumplimiento a la Ley 1712 de 2014.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

José Manuel Gómez Sarmiento	Vicepresidencia Jurídica ASOBANCARIA	<p>Respecto al Artículo 7.- Litera b)</p> <p>Se menciona como criterio de operación de los SAST la Calibración de los equipos. Sin embargo, se recomienda que se incorpore, dentro de esta resolución, una obligación de control y verificación del cumplimiento de esta en cabeza de la Superintendencia de Transporte. Esto en la medida que debe existir una autoridad competente, y que goce de plenas facultades para verificar el cumplimiento efectivo de la obligación antes mencionada. De otra forma, no tendría efectos materiales.</p> <p>En virtud del artículo 3º de la Ley 1843 del 2017, la Superintendencia de Puertos y Transporte (en adelante SuperTransporte) tendrá como función la de adelantar acciones tendientes a verificar el cumplimiento de los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia de Seguridad Vial, y en el evento de encontrar incumplimientos por parte de la autoridad de tránsito podrá iniciar investigación que puede concluir con la suspensión de las ayudas tecnológicas hasta tanto cumplan dichos criterios técnicos. En consecuencia, se recomienda que en la Resolución se regule de manera detallada el ejercicio de la facultad de la SuperTransporte para ordenar dicha desactivación cuando no se cumplan con los requisitos. Esto en razón a que actualmente no se cuenta con esta verificación y control de cumplimiento, a pesar que muchos de estos equipos de foto detección pueden estar sin la verificación de la calibración, pero siguen enviando comparendos a los presuntos infractores.</p> <p>Adicionalmente, para que no sea la única forma de control a la calibración de los equipos del SAST el derecho ejercido por los presuntos infractores dentro de la audiencia del proceso contravencional, ya que para ese momento esa persona ha perdido la posibilidad de obtener descuentos o beneficios en el pago del comparendo, se propone que en la Resolución se consagre que no se pueden tener en cuenta por las autoridades administrativas los comparendos que se</p>	Parcialmente		<p>En el artículo 10 de la presente reglamentación se establece la labor control de la Superintendencia de transporte a los organismos de tránsito en el cumplimiento de criterios técnicos de instalación y operación incluyendo el de calibración.</p> <p>Respecto a su recomendación: "registro de consulta pública de los certificados de calibración de todos los equipos del país", dicha información estará dispuesta en la página web de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>En cuanto a que solo pueden emitir los certificados de calibración en el país los laboratorios autorizados en Colombia y el INM (Instituto Nacional de Metrología), se aclara que con respecto a la validación de las calibraciones, se informa que estas deben ser emitidas por laboratorios acreditados de acuerdo con lo establecido en el Decreto 1595 de 2015. Los laboratorios que se acrediten para prestar el servicio de calibración deberán demostrar la trazabilidad metrológica de sus instrumentos medidores de velocidad conforme a los patrones de referencia definidos por alguna de las siguientes instituciones: el Instituto Nacional de Metrología – INM o los Institutos Designados por éste, los Institutos nacionales de metrología de otros países, que sean firmantes del Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (MRA) en el ámbito del Comité Internacional de Pesas y Medidas, (CIPM) de la Oficina Internacional de Pesas y Medidas (BIPM); los laboratorios de calibración que sean legalmente constituidos y que demuestren su competencia técnica mediante un certificado de acreditación con la norma ISO/IEC17025 (NTC-ISO/IEC17025), vigente para cada magnitud específica en la que ofrezcan sus servicios de calibración y otorgado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), o por un Organismo de Acreditación que haga parte de los Acuerdos Multilaterales de Reconocimiento (MLA/MRA) donde participe ONAC.</p>
José Manuel Gómez Sarmiento	Vicepresidencia Jurídica ASOBANCARIA	<p>Respecto al Artículo 10. Control a las autoridades de tránsito.</p> <p>Se recomienda, en concordancia con el anterior comentario, que cuando se detecten fallas, anomalías en una de las SATS, la autoridad de tránsito no pueda imponer sanciones de tránsito con dichos sistemas hasta tanto finalice la investigación y se certifique que se encuentran dando cumplimiento a las disposiciones normativas, velando por el debido proceso y transparencia.</p>		X	<p>En el artículo 10 de la presente reglamentación se establece la labor control de la Superintendencia de transporte a los organismos de tránsito en el cumplimiento de criterios técnicos de instalación y operación, por lo anterior será la Superintendencia de Transporte quién determinará los procedimientos correspondientes.</p>
José Manuel Gómez Sarmiento	Vicepresidencia Jurídica ASOBANCARIA	<p>Respecto al Artículo 12. Vigencia de la autorización:</p> <p>Se sugiere que se aclare qué ocurrirá al transcurrir los cinco (5) años de vigencia de la autorización. Por un lado, puede optarse por una renovación automática o, por otro lado, podría entenderse que opera la suspensión de la misma. De otra parte, se recomienda que en el evento que los indicadores y cifras evidencien que el SAST no está siendo efectivo para el fin propuesto (Siniestralidad, prevención, Infracciones) sean retirados por no cumplir con el objetivo para el cual fue instalado.</p>		X	<p>Si finalizado el plazo para la vigencia de la autorización, la autoridad de tránsito se encuentra interesada en seguir operando los equipos, se deberá presentar una nueva autorización, de acuerdo con las condiciones que existan para dicho momento. Dado que el Decreto 2106 de 2019 establece un plazo máximo para la vigencia del periodo, no es posible establecer prórrogas automáticas.</p>
GUSTAVO HERNANDO CORTES VALESTT	SUBSECRETARIO LEGAL DE TRANSITO	<p>Observación: Se solicita reevaluar la posibilidad de incluir el criterio de Movilidad tal como fue contemplado en la Resolución 718 de 2018, bajo el entendido de ser una acción o práctica social de desplazamiento en el territorio, que involucra la movilización de las personas y sus bienes, y conjuga deseos y/o necesidades de viaje. Esta recomendación se realiza porque la instalación y operación de los SAST permite controlar la circulación de vehículos, disminuye el flujo de éstos, y evita su movilización durante la vigencia de medidas como el pico y placa, o cuando no se porta los seguros obligatorios vigentes. Estas medidas claramente contribuyen a proteger la vida e integridad de los distintos actores viales, contribuyendo con la disminución de accidentes, la organización el tránsito vehicular y la comisión de infracciones.</p>		X	<p>Los criterios técnicos establecidos en el proyecto de resolución (Siniestralidad, prevención e infracciones) se basaron en un análisis desde el punto de vista de seguridad vial, y no contemplan información relativa a movilidad. Además, se aclara que dicho proyecto contempla además de sustentar el punto con cifras de siniestralidad, otros criterios de evaluación basados en: prevención, mediante un análisis de riesgo y en infracciones que evidencien conductas temerarias por parte de los conductores. Lo anterior no impide que las autoridades de tránsito puedan incluir dentro de las infracciones a detectar aspectos como bloqueo de intersecciones, estacionar en zonas prohibidas, entre otras.</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

GUSTAVO HERNANDO CORTES VALESTT	SUBSECRETARIO LEGAL DE TRANSITO	Observación: Aclarar si con ocasión de la expedición de la nueva normativa se debe entender como derogada la Resolución 426 de 2018 por medio de la cual la Agencia Nacional de Seguridad Vial adoptó la aludida metodología de conformidad con los criterios previstos en la Resolución 718 de 2018. De ser así, es necesario que se establezca un régimen de transición normativa que permita continuar con el funcionamiento de la SAST autorizadas.	X		Se incluirá un artículo en el cual se precisará una vigencia transitoria de la Resolución 426 de 2018 de la ANSV, hasta tanto se adopte la resolución que la reemplace o modifique.
GUSTAVO HERNANDO CORTES VALESTT	SUBSECRETARIO LEGAL DE TRANSITO	Observaciones: <input type="checkbox"/> Se sugiere aclarar al final del texto del literal "b) plazo para la autorización", que sucedería si dentro del plazo de 45 días hábiles la Agencia Nacional de Seguridad Vial no se ha pronunciado sobre la aprobación o rechazo de la solicitud, o no ha elevado requerimiento para ajustes o modificaciones. ¿Qué sentido se le daría eventualmente a ese silencio? <input type="checkbox"/> Solicitamos se precise el alcance de este procedimiento frente a aquellos SAST que se encuentran actualmente instalados y en operación en virtud de la aprobación impartida por el Ministerio de Transporte a las solicitudes elevadas por los organismos de tránsito en el marco de los criterios establecidos en la Resolución 718 de 2018. ¿Debe tramitarse una nueva solicitud ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial, o la autorización vigente permanece hasta el vencimiento del plazo establecido en el parágrafo del artículo 2 de la Ley 1843 de 2027 modificado por el Decreto 2106 de 2019? Centro Administrativo Municipal CAM Calle 44 N° 52-165. Código Postal 50015 Línea de Atención a la Ciudadanía: (57) 44 44 144 Conmutador: 385 5555 Medellín - Colombia		X	La ANSV tiene la obligación de dar cumplimiento de las disposiciones incluidas en la presente Resolución incluido el plazo para emitir autorización. Con relación a los dispositivos que ya se encuentran en operación, se informa que el proyecto de resolución no tiene el propósito de regular situaciones ya consolidadas, por lo cual no se requeriría tramitar un nuevo permiso ante la ANSV, ni realizar ajustes para atender las nuevas disposiciones. De otra parte, frente a la temporalidad de las autorizaciones de instalación de ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones al tránsito, se informa que de acuerdo con lo establecido en el artículo 109 Decreto 2106 de 2019: "Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, tendrá una duración de cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento.
GUSTAVO HERNANDO CORTES VALESTT	SUBSECRETARIO LEGAL DE TRANSITO	Observación: Solicitamos se precise el alcance de estas exigencias frente a aquellos SAST que se encuentran actualmente instalados y en operación en virtud de la aprobación impartida por el Ministerio de Transporte con sustento en los parámetros previstos en la Resolución 718 de 2018. En esa medida, solicitamos se indique si la información relacionada en los literales a, b, c y d y en el parágrafo 2º debe ser cargada o no en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. En caso de ser positiva la respuesta, solicitamos se indique el plazo prudente con el que contara el solicitante para la remisión de los permisos, certificados, pruebas y evidencias exigidas en el citado artículo, así como para efectuar las modificaciones allí previstas para temas como la señalización de los SAST. De igual forma, es pertinente establecer cada cuanto se debe remitir la documentación descrita en el mencionado artículo 7º, que permita acreditar Centro Administrativo Municipal CAM Calle 44 N° 52-165. Código Postal 50015 Línea de Atención a la Ciudadanía: (57) 44 44 144 Conmutador: 385 5555 Medellín - Colombia que los SAST a instalar cumplen con los siguientes criterios técnicos. Se enviará por una única vez o con qué periodicidad debe demostrarse el cumplimiento de dichos criterios.		X	Con relación a los dispositivos que ya se encuentran en operación, se informa que el proyecto de Resolución no tiene el propósito de regular situaciones ya consolidadas, por lo cual no se requeriría tramitar un nuevo permiso ante la ANSV, ni realizar ajustes para atender las nuevas disposiciones.
GUSTAVO HERNANDO CORTES VALESTT	SUBSECRETARIO LEGAL DE TRANSITO	Observación: Solicitamos se precise la forma como se adelantará la validación, pues se indica que se hará a través del mismo sistema en un plazo determinado, pero se desconoce la manera cómo se garantizará el acceso a la entidad administradora de la infraestructura vial a dicho sistema y la manera cómo se impartirá dicha validación (el procedimiento). Lo anterior, toda vez que dependiendo de la estructura de la entidad territorial, la competencia para conceder el permiso y la validación puede variar entre una u otra de las dependencias que la conforman. Es más, consideramos pertinente que una vez proferida la resolución sea puesta en conocimiento de todas las entidades y partes interesadas para el cumplimiento de los fines previstos.		X	Se aclara que se tendrá conocimiento de todas las partes, del ingreso de un nuevo SAST desde el momento en que inicia la solicitud para la autorización de instalación. Actualmente se adelantan los ajustes requeridos en el sistema de información que adoptará la ANSV para el trámite, con el fin de cumplir dicho propósito. Hasta tanto, se han establecido mecanismos alternos de atención (para la transición) se efectuará a través del correo electrónico, para lo cual se adelantarán mesas posteriores con las entidades administradoras viales, para dar cumplimiento al trámite, dado que la entidad que tiene a su cargo la vía es la competente para expedir y validar los respectivos permisos de ocupación o uso de la misma.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

GUSTAVO HERNANDO CORTES VALESTT	SUBSECRETARIO LEGAL DE TRANSITO	Observación: Es necesario determinar el alcance de dichas exigencias, frente a aquellos dispositivos que se encuentran actualmente instalados y en operación en virtud de la autorización expedida bajo la vigencia y parámetros de la Resolución 718 de 2018. Es pertinente establecer un régimen de transición donde se indique el plazo prudente con el que contarán los solicitantes para adecuar el proceso de señalización a las exigencias establecidas en la normatividad citada y en el anexo 2º del proyecto de resolución.		X	No se requiere el ajuste de la señalización. Las solicitudes radicadas con anterioridad al 20 de agosto de 2020, se registrarán por los criterios técnicos establecidos en la Resolución 718 de 2018.
GUSTAVO HERNANDO CORTES VALESTT	SUBSECRETARIO LEGAL DE TRANSITO	Estas tecnologías y muchas que negaran en un futuro cercano, no deben ser tan cerradas en su regulación, y manejar un equilibrio y proyección que permita la evolución en estos sistemas tan ampliamente utilizados a nivel mundial, y que fue visionado desde el año 2002 en la expedición de la de la Ley 769 de 2002, establece que las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor, serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito. Las cámaras de foto detección, bien llamadas "cámaras salvavidas", cumplen el papel de persuadir a los diferentes actores viales a no cometer infracciones, esto genera un comportamiento adecuado que evita accidentes y por lo mismo reduce la pérdida de vidas en las vías de Colombia por accidentes de tránsito. Luego del estudio detallado del proyecto de resolución "Por el cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones", planteo algunas sugerencias, las cuales creo que se pueden incluir en una resolución para reglamentar las diferentes leyes que se tienen en el entorno de las infracciones al código vial por medio de estos dispositivos.		X	Respecto a la posibilidad de ejercer controles desde dispositivos electrónicos instalados en helicópteros o vehículos de transporte aéreo; estos procedimientos de registro de presuntas evidencias sobre infracciones al tránsito, solo se han concebido para el uso de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional. sobre la imposibilidad de efectuar este tipo de control por parte de las demás autoridades de tránsito, es necesario aclarar que el espacio aéreo, por pertenecer a la nación, es sujeto de especial protección constitucional por razones de soberanía nacional, por ello, el artículo 82 de la Constitución Política de Colombia señala como un deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y ordena a las entidades públicas regular la utilización del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.  Ahora bien, el Reglamento Aéreo Técnico colombiano establece unas prioridades para el uso del espacio aéreo, con el fin de garantizar la seguridad aeronáutica, entre las cuales se encuentran la seguridad ciudadana, el mantenimiento del orden público, la defensa de la soberanía.  La detección de infracciones de tránsito terrestre desde el aire, no hace parte de las prioridades del Reglamento referido, y por el contrario, efectuar dicho control aéreo en las zonas urbanas, que es donde operarían los agentes de tránsito diferentes a DITRA, se traduce en un aumento del nivel del riesgo propio que tiene la operación aérea. Esta afirmación se efectúa por dos razones fundamentales: la primera es que en existe un mayor tráfico aéreo en las ciudades, el cual se incrementaría con el sobrevuelo de aeronaves destinadas al control aéreo del tránsito, tornando compleja la labor del control de tránsito aéreo, la visibilidad de las aeronaves, las comunicaciones y en general, aumentando la posibilidad de la ocurrencia de contingencias en las operaciones aéreas. La segunda razón es que ante una novedad, es muy complejo realizar maniobras de aterrizaje sobre zonas pobladas, pues no se cuenta con áreas que permitan un aterrizaje seguro. De esta manera se expone a la población a un riesgo de colisión, que trae como consecuencia que la navegación aérea cuente con un nivel bajo de seguridad operacional.  En ese orden de ideas, la limitación del control aéreo exclusivamente a las carreteras nacionales, a través de DITRA, propende por mayores niveles de seguridad aeronáutica, evitando la producción de eventos que aumenten el nivel de riesgo propio de las operaciones aéreas.
GUSTAVO HERNANDO CORTES VALESTT	SUBSECRETARIO LEGAL DE TRANSITO	Observación: Es pertinente revisar la necesidad de que la misma autoridad que solicita autorización certifique que la cámara va a estar ubicada en un punto de su jurisdicción, pues bastaría con la radicación de la solicitud de autorización de determinado SAST para que se entienda que está certificando que el mismo se ubica dentro de su territorio de competencia. Eventualmente no sería posible solicitar la aprobación de una cámara que no esté en su jurisdicción.			Se hará un ajuste en la redacción del contenido del anexo 1, con el fin de precisar la información que deberá adjuntarse al sistema de información de la ANSV por la autoridad competente.
GUSTAVO HERNANDO CORTES VALESTT	SUBSECRETARIO LEGAL DE TRANSITO	Observación: Las medidas para reducir los riesgos, no sólo deben referirse a la siniestralidad, dado que éste es el único criterio establecido para sustentar la instalación de los SAST. En el artículo 4 del proyecto de resolución se dispone que son tres los criterios técnicos de seguridad vial: siniestralidad, prevención e infracciones, por lo que resultaría pertinente ajustar el texto normativo a los presupuestos establecidos en el proyecto de resolución, en especial si resulta aceptada la propuesta de incluir de nuevo el criterio de movilidad. Centro Administrativo Municipal CAM Calle 44 N° 52-165. Código Postal 50015 Línea de Atención a la Ciudadanía: (57) 44 44 144 Conmutador: 385 5555 Medellín - Colombia		X	El artículo 2 de la Ley 1843 de 2017 fue modificado por el artículo 109 del Decreto Ley 2106 de 2019 "por medio del cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública", así: "Artículo 2°. Criterios para la instalación y puesta en operación. Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito que se pretenda instalar, deberá cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial que para su instalación y operación establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que se pretendan instalar, deberán contar con autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la cual se otorgará de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Por lo tanto, los criterios técnicos establecidos en el proyecto de resolución (Siniestralidad, prevención e infracciones) se basaron en un análisis desde el punto de vista de seguridad vial, y no contemplan información relativa a movilidad.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

MARIO RAMIREZ		<p>Estas tecnologías y muchas que llegaran en un futuro cercano, no deben ser tan cerradas en su regulación, y manejar un equilibrio y proyección que permita la evolución en estos sistemas tan ampliamente utilizados a nivel mundial, y que fue visionado desde el año 2002 en la expedición de la de la Ley 769 de 2002, establece que las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor, serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito.</p> <p>Las cámaras de foto detección, bien llamadas "cámaras salvavidas", cumplen el papel de persuadir a los diferentes actores viales a no cometer infracciones, esto genera un comportamiento adecuado que evita accidentes y por lo mismo reduce la pérdida de vidas en las vías de Colombia por accidentes de tránsito.</p> <p>Luego del estudio detallado del proyecto de resolución "Por el cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones", planteo algunas sugerencias, las cuales creo que se pueden incluir en una resolución para reglamentar las diferentes leyes que se tienen en el entorno de las infracciones al código nacional de tránsito por medio de estos dispositivos SAST, y caben perfectamente con sus anexos en esta nueva resolución.</p> <p><input type="checkbox"/> Sugerencia en el artículo 3.</p> <p>En el Artículo 3. Definiciones. Para la aplicación de la presente Resolución se tendrán en cuenta las <del>siguientes definiciones:</del></p>		X	<p>Respecto la posibilidad de ejercer controles desde dispositivos electrónicos instalados en helicópteros o vehículos de transporte aéreo; estos procedimientos de registro de presuntas evidencias sobre infracciones al tránsito, solo se han concebido para el uso de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional. sobre la imposibilidad de efectuar este tipo de control por parte de las demás autoridades de tránsito, es necesario aclarar que el espacio aéreo, por pertenecer a la nación, es sujeto de especial protección constitucional por razones de soberanía nacional, por ello, el artículo 82 de la Constitución Política de Colombia señala como un deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y ordena a las entidades públicas regular la utilización del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.</p> <p>Ahora bien, el Reglamento Aéreo Técnico colombiano establece unas prioridades para el uso del espacio aéreo, con el fin de garantizar la seguridad aeronáutica, entre las cuales se encuentran la seguridad ciudadana, el mantenimiento del orden público, la defensa de la soberanía.</p> <p>La detección de infracciones de tránsito terrestre desde el aire, no hace parte de las prioridades del Reglamento referido, y por el contrario, efectuar dicho control aéreo en las zonas urbanas, que es donde operarían los agentes de tránsito diferentes a DITRA, se traduce en un aumento del nivel del riesgo propio que tiene la operación aérea. Esta afirmación se efectúa por dos razones fundamentales: la primera es que en existe un mayor tráfico aéreo en las ciudades, el cual se incrementaría con el sobrevuelo de aeronaves destinadas al control aéreo del tránsito, tomando compleja la labor del control de tránsito aéreo, la visibilidad de las aeronaves, las comunicaciones y en general, aumentando la posibilidad de la ocurrencia de contingencias en las operaciones aéreas. La segunda razón es que ante una novedad, es muy complejo realizar maniobras de aterrizaje sobre zonas pobladas, pues no se cuenta con áreas que permitan un aterrizaje seguro. De esta manera se expone a la población a un riesgo de colisión, que trae como consecuencia que la navegación aérea cuente con un nivel bajo de seguridad operacional.</p> <p>En ese orden de ideas, la limitación del control aéreo exclusivamente a las carreteras nacionales, a través de DITRA, propende por mayores niveles de seguridad aeronáutica, evitando la producción de eventos que aumenten el nivel de riesgo propio de las operaciones aéreas.</p>
MARIO RAMIREZ		<p>Sugerencia en el artículo 4.</p> <p>En el artículo 4, se deben tener líneas base para determinar la justificación de los criterios técnicos como siniestralidad, prevención e infracciones.</p> <p>No todas las cifras de un punto son equiparables en cada uno de estos criterios. Dependen de cada una de las poblaciones y la cantidad de vehículos que circulan por un punto determinado.</p> <p>No se debería quitar el criterio de movilidad, que es tan importante para las zonas urbanas con gran movimiento de diferentes actores viales.</p> <p>Movilidad: Criterio relacionado con acción o práctica social de desplazamiento en el territorio. Involucra el desplazamiento de las personas y sus bienes, y conjuga deseos y/o necesidades de viaje.</p> <p><input type="checkbox"/> Sugerencia 2:</p> <p><input type="checkbox"/> Incluir el criterio de Movilidad adicionando líneas base para cada uno de los criterios dependiendo del tipo de población, semejante a la resolución 426 de 2018.</p>		X	<p>El artículo 2 de la Ley 1843 de 2017 fue modificado por el artículo 109 del Decreto Ley 2106 de 2019 "por medio del cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública", así: "Artículo 2". Criterios para la instalación y puesta en operación. Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito que se pretenda instalar, deberá cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial que para su instalación y operación establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que se pretendan instalar, deberán contar con autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la cual se otorgará de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Por lo tanto, los criterios técnicos establecidos en el proyecto de resolución (Siniestralidad, prevención e infracciones) se basaron en un análisis desde el punto de vista de seguridad vial, y no contemplan información relativa a movilidad. El desarrollo de los criterios será establecido en la guía metodológica que reemplazaría la actual Resolución 426 de 2018 de la ANSV.</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

MARIO RAMIREZ		<p>Sugerencia en el artículo 5.</p> <p>No es conveniente restringir el uso de cámaras en vehículos en movimiento durante la detección de la infracción. Como lo especifica el siguiente artículo.</p> <p>Artículo 5. Ubicación de los dispositivos. Los SAST solo podrán ubicarse en sitios que hagan parte de la infraestructura vial de conformidad con lo dispuesto en la Ley 1228 de 2008, de modo que no procederá su instalación en colinas, viviendas u otros equipamientos aledaños, ni podrán operarse en vehículos en movimiento durante la detección de la presunta infracción, con excepción de la detección aérea.</p> <p>Entendiendo que la ley 769 "código de tránsito" es muy amplio el número de infracciones, y esto restringiría la posibilidad de captar infracciones como el mal estacionamiento, no contar con los seguros, no tener vigentes la revisión técnico mecánica y de gases, entre otras infracciones, que por estar el vehículo portando la cámara no se altera ninguna medida, y si podría generar un buen comportamiento de los actores viales.</p> <p>Pareciera que esta restricción estuviera asociada a la distorsión de la medida solo de velocidad.</p> <p>Se debería permitir, aclarando que no procedan algunas infracciones que se puede ver afectada la medida por el movimiento del vehículo portador del SAST, con respecto al vehículo presuntamente infractor, como actualmente podría ser la velocidad.</p> <p>Incluso con algunas tecnologías, se podría determinar con poca incertidumbre metrológica la variable a medir de velocidad de desplazamiento de un vehículo, desde otro vehículo en movimiento, arrojando una medida que permita determinar la posible infracción.</p> <p><input type="checkbox"/> Sugerencia 3:</p> <p><input type="checkbox"/> Permitir que se puedan ubicar SAST en vehículos en movimiento, aclarando cuales infracciones si se podrían captar con estos vehículos o garantizando una</p>		X	<p>Uno de los objetivos del uso de ayudas tecnológicas es generar un efecto disuasivo frente a los actores viales, para que se abstengan de efectuar comportamientos riesgos. Un vehículo en movimiento no cumpliría con el objetivo planteado, ya que el actor vial no se podría percatar de su existencia, se trataría de una forma de sorprender al infractor, lo cual no está acorde con los propósitos que se persiguen en materia de seguridad vial.</p>
MARIO RAMIREZ		<p>Sugerencia en el artículo 7</p> <p>En el Artículo 7. Criterios técnicos para la operación de los SAST, en su literal:</p> <p>b) Calibración: Los equipos deberán estar calibrados. Para acreditar dicha calibración, se deberá adjuntar en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial el certificado de calibración de los equipos, de acuerdo con lo previsto en el artículo 14 de la Ley 1843 de 2017 y en el Decreto 1074 de 2015 o la norma que lo sustituya, adicione o modifique.</p> <p>Se deberá Garantizar que la medición se realice bajo criterios y procedimientos estandarizados y en el marco de un sistema de aseguramiento de la calidad que le ofrezca a la sociedad resultados confiables.</p> <p>No se hace referencia a la precisión de la medida tomada para determinar la presunta infracción (velocidad, tiempo), entre muchas otras variables a medir con instrumentos metrológicos.</p> <p>No se plantean patrones máximos de incertidumbre o desviación en el tema de velocidad, tiempo, luxes,...</p> <p>En la validación del comparendo, ¿cómo puede certificar el agente de tránsito con precisión la información registrada por el dispositivo y la incertidumbre de cada medida?, para poder establecer que el presunto infractor sobrepaso el rango y se convierta en una infracción.</p> <p>En la actualidad está en rigor la ley 1843 en su artículo 14, pero ninguna autoridad de transito está realizando estas calibraciones en laboratorios autorizados por la ONAC (organismo nacional de acreditación de Colombia) ni se han realizado calibraciones por parte de INM (instituto nacional de metrología).</p> <p>Se debe determinar cada cuanto o en que ocasiones se obliga a recalibrar los dispositivos. Caso parecido al de los instrumentos para determinar embriaguez.</p> <p>Para determinar embriaguez en la conducción como infracción se tienen unos parámetros y de igual</p>		X	<p>El presente proyecto de resolución exige la calibración para los equipos medidores de velocidad. Es necesario precisar que esta norma no obedece a la regulación de especificaciones técnicas y metrológicas de los equipos medidores de velocidad y los parámetros para la calibración de dichos instrumentos. El Decreto 1595 de 2015, establece los aspectos generales para realizar una calibración de cualquier intrumento en el territorio nacional. En cuanto al detalle de errores máximos permitidos, periodicidad, entre otros, este tipo de precisiones deben hacer parte de un reglamento técnico para cada uno de los instrumentos que se requieran y para su implementación, deben evaluarse múltiples aspectos, entre ellos la revisión de normativa metrológica internacional, análisis del mercado nacional e internacional, entre otros. Estas precisiones están fuera del alcance del proyecto de Resolución</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

MARIO RAMIREZ		<p>Sugerencia en el artículo 7 En su literal C: Set pruebas de software: Los SATS deberán contar con un set de pruebas de software en los que se certifique la seguridad y confiabilidad de los equipos a operar, acuerdo con el tipo de infracción de tránsito y demás datos requeridos que emita el equipo, con sus respectivos soportes de las pruebas aplicadas a cada funcionalidad, emitidos por el fabricante el operador del equipo. La documentación que acredite el cumplimiento de este requisito deberá adjuntarse al sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p><input type="checkbox"/> Sugerencia 5:</p> <p><input type="checkbox"/> De acuerdo al literal de "calibración" de los equipos, se debe regir por los soportes exigidos por laboratorio acreditado según los estándares planteados por el INM y acreditados por la ONAC, no se debe aceptar solo lo de los fabricantes o los operadores.</p>		X	<p>El set de pruebas de software y la calibración no son documentos equivalentes y por lo tanto no reciben el mismo tratamiento.</p> <p>Se revisará y se ajustará si es necesario lo relacionado con set de pruebas de software en la Resolución para dar mayor claridad al soporte.</p>
MARIO RAMIREZ		<p>Sugerencia 6:</p> <p><input type="checkbox"/> Incluir un parágrafo, donde se autorice a los ciudadanos, agentes de tránsito e inspectores a solicitar los diferentes certificados de calibración realizados por laboratorios acreditados donde se pueda certificar la vigencia y la incertidumbre de cada dispositivo para que sirvan de soporte en un proceso contravención a las normas de tránsito.</p>		X	<p>No se considera necesario efectuar la precisión solicitada, dado que esta consagrada en la Ley 1702 de 2013, toda información en posesión, bajo control o custodia de un sujeto obligado es pública y no podrá ser reservada o limitada sino por disposición constitucional o legal. Es así que cualquier interesado a petición, podrá tener conocimiento de la documentación referente a los criterios técnicos de operación.</p>
MARIO RAMIREZ		<p>el artículo 8.</p> <p>Mantenimiento. Los SAST deberán contar con los procesos de mantenimiento realizados por el fabricante o por su representante oficial en Colombia, los cuales deberán estar debidamente registrados y ser trazables en las bitácoras de los equipos que deberá llevar el operador.</p> <p>En el proceso de mantenimiento tanto preventivo como correctivo de algún dispositivo tecnológico, podría modificar los parámetros de calibración y por tanto se debería determinar en cuales casos, para exigir la calibración oportuna del equipo.</p> <p><input type="checkbox"/> Sugerencia 7.</p> <p><input type="checkbox"/> En un anexo técnico como el planteado en la sugerencia 4, se debe incluir en cuales casos procede un proceso de recalibración del sistema SAST.</p>		X	<p>El mantenimiento y la calibración de un instrumento no son documentos ni procedimientos equivalentes y por lo tanto no reciben el mismo tratamiento. En cuanto a los procedimientos descritos en la observación referentes a la calibración de los equipos, estos se encuentran reglamentados en el Decreto 1595 de 2015.</p>
MARIO RAMIREZ		<p>Sugerencia en el artículo 15. Vigencia. La presente Resolución rige a partir del 20 de agosto de 2020 y deroga la Resolución 718 de 2018.</p> <p>Si se deroga la resolución 718 de 2018, también se debería derogar la resolución 426 de 2018 de la agencia nacional de seguridad vial, por la cual se adopta la metodología para la evaluación de los criterios establecidos en la Resolución 718 de 2018.</p> <p><input type="checkbox"/> Sugerencia 8:</p> <p><input type="checkbox"/> Se debe incluir dentro de esta nueva resolución la guía metodológica a la que hace referencia la resolución 426 con las diferentes actualizaciones que se requiere como anexo, por las variaciones que surgirán con la modificación en cada articulado. Que dicha guía haga parte integral de esta resolución.</p> <p>Planteo estas 8 sugerencias en el proyecto de resolución planeado. Espero sean de utilidad para una movilidad segura y sostenible enmarcada en la función primordial de la agencia nacional de seguridad vial que es salvar vidas en la vía</p>		X	<p>Efectivamente la Agencia Nacional de Seguridad Vial emitirá una nueva metodología, para evaluar los criterios de seguridad vial. ,Se efectuará una precisión en la redacción, con el fin de establecer que hasta tanto se emite la nueva metodología la evaluación se efectuará con base en lo dispuesto en la Resolución 426 de 2018.</p>
Efrén Nadín Ordóñez Archila	<p>Coordinador Vicepresidencia Jurídica</p> <p>– Legal Department Coordinator</p>	<p>1. Fines preventivos del sistema de detección de infracciones</p> <p>En relación con este aspecto particular, queremos resaltar la importancia de que los sistemas de detección de infracciones cumplan una finalidad preventiva. En ese sentido, teniendo en cuenta que a través de este sistema de comparendos se generan unos recursos importantes a la entidad de transporte que los instale, sería importante que parte de ese ingreso se utilice para mejorar las condiciones de seguridad de la Infraestructura Vial en la cual se encuentra localizada el SAST, independiente de que se instale sobre un corredor concesionado.</p> <p>Así mismo, la entidad de transporte que instale el sistema debería destinar parte de los recursos a campañas de seguridad vial en dichas áreas de influencia.</p>		X	<p>La destinación de recursos por infracciones de tránsito no hace parte de la resolución y ya tiene una destinación específica. Esta se encuentra consagrada en el Código Nacional de Tránsito en su artículo 160. "De conformidad con las normas presupuestales respectivas, el recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinará a la ejecución de los planes y proyectos del sector movilidad, en aspectos tales como planes de tránsito, transporte y movilidad, educación, dotación de equipos, combustible, seguridad vial, operación e infraestructura vial del servicio de transporte público de pasajeros, transporte no motorizado, y gestión del sistema de recaudo de las multas, salvo en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios.</p> <p>PARÁGRAFO. En lo que se refiere al servicio de transporte público las entidades territoriales que cuenten con sistemas de transporte cofinanciados por la Nación priorizarán la financiación de estos sistemas."</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Efrén Nadín Ordóñez Archila	Coordinador Vicepresidencia Jurídica – Legal Department Coordinator	2. Objeciones a la instalación de los sistemas por razones de seguridad y comentarios al artículo 7 Teniendo en cuenta las implicaciones que tiene para la Nación, las entidades encargadas de administrar las vías y/o los concesionarios de infraestructura los temas de seguridad vial, sugerimos incluir en la reglamentación un articulado que consagre la posibilidad de que las entidades administradoras o propietarias de la infraestructura puedan expresar sus objeciones frente a las solicitudes durante el procedimiento de autorización de instalación de los sistemas, con el fin de evitar interpretaciones encontradas entre lo previsto en el artículo 6 y el artículo 7 y no generar falsas expectativas en el solicitante que cuenta con la autorización de la ANSV, pero carece del permiso de ocupación o intervención en las fajas de retiro que debe conceder la entidad pública que administra la vía.		X	Al emitir la autorización por parte de la ANSV, se está aprobando fundamentalmente la necesidad de monitorear de manera especial un punto, dado que en el mismo se evidencia un nivel de riesgo importante en materia de seguridad vial que requiere de un mayor control. Por lo cual, la entidad administradora vial tiene un sustento técnico para la evaluación y emisión del permiso en términos de seguridad vial, a menos que excepcionalmente existan condiciones que no lo permitan. En tal sentido, no se considera necesario incluir tal precisión.
Efrén Nadín Ordóñez Archila	Coordinador Vicepresidencia Jurídica – Legal Department Coordinator	2.1. Calibración Sometemos a su consideración la posibilidad de incluir en la reglamentación una alternativa respecto a los certificados de calibración de los radares fijos. En ese sentido, sugerimos que en el caso de que en Colombia no existan entidades acreditadas para calibrar y emitir los certificados de calibración de esos equipos, se pueda certificar por parte de empresas extranjeras radicadas en países donde dichos certificados se puedan homologar por los tratados vigentes.		X	Estas precisiones ya se encuentran definidas en el Decreto 1595 de 2015 y no hacen parte del alcance del presente proyecto de resolución .De acuerdo con el Decreto mencionado, los laboratorios que se acrediten para prestar el servicio de calibración deberán demostrar la trazabilidad metrológica de sus instrumentos medidores de velocidad conforme a los patrones de referencia definidos por alguna de las siguientes instituciones: el Instituto Nacional de Metrología – INM o los Institutos Designados por éste, los Institutos nacionales de metrología de otros países, que sean firmantes del Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (MRA) en el ámbito del Comité Internacional de Pesas y Medidas, (CIPM) de la Oficina Internacional de Pesas y Medidas (BIPM); los laboratorios de calibración que sean legalmente constituidos y que demuestren su competencia técnica mediante un certificado de acreditación con la norma ISO/IEC17025 (NTC-ISO/IEC17025), vigente para cada magnitud específica en la que ofrezcan sus servicios de calibración y otorgado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), o por un Organismo de Acreditación que haga parte de los Acuerdos Multilaterales de Reconocimiento (MLA/MRA) donde participe ONAC.
Efrén Nadín Ordóñez Archila	Coordinador Vicepresidencia Jurídica – Legal Department Coordinator	2.2. Señalización En relación con esta exigencia, es necesario expresar la conveniencia de incluir algún criterio que impida que la señalización sature las fajas de retiro de las vías, pues el exceso de avisos y señales podría confundir al conductor y restarle importancia a otras señalizaciones existentes en la misma zona. Una alternativa que sometemos a su consideración es que se ubique señalización que indique al usuario de la vía la existencia de un tramo de detección electrónica a determinada distancia, y no que se instale una señal para cada cámara.		X	Respecto a la saturación de las señales verticales en las vías, se informa que requiere una evaluación de cada caso en específico que estará a cargo del solicitante y del administrador o entidad con jurisdicción en el corredor vial. Al respecto, es necesario que la entidad administradora de la vía, defina las modificaciones o el uso dentro del corredor vial a su cargo. Adicionalmente, en cuanto a la ubicación de las señales reglamentarias de velocidad y su transición están establecidas mediante el Manual de Señalización Vial y el Método para el cálculo de la velocidad límite en carreteras colombianas. El cumplimiento de las disposiciones allí contempladas debe ser controlada y supervisada por la Superintendencia de Transporte, según lo establecido en el artículo 3 de la Ley 1843 de 2017.
Efrén Nadín Ordóñez Archila	Coordinador Vicepresidencia Jurídica – Legal Department Coordinator	Labores de mantenimiento de la infraestructura relacionada con los SAST En cuanto al alcance de esta obligación, sugerimos adicionar que las labores de mantenimiento se realicen no solo a los equipos SAST, sino también a la señalización asociada a la operación de los dispositivos, ya que en el caso de instalarse en concesiones viales dicha señalización debería cumplir con los estándares del corredor concesionado. De igual forma, en el evento de que se dejen de operar los dispositivos, el solicitante deberá realizar las labores de retiro de los equipos e infraestructura relacionada y entregar los sectores o zonas de acuerdo con las condiciones técnicas que aplican al corredor concesionado.		X	La destinación de recursos por infracciones de tránsito no hace parte de la resolución y ya tiene una destinación específica. Esta se encuentra consagrada en el Código Nacional de Tránsito en su artículo 160. "De conformidad con las normas presupuestales respectivas, el recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinará a la ejecución de los planes y proyectos del sector movilidad, en aspectos tales como planes de tránsito, transporte y movilidad, educación, dotación de equipos, combustible, seguridad vial, operación e infraestructura vial del servicio de transporte público de pasajeros, transporte no motorizado, y gestión del sistema de recaudo de las multas, salvo en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios.  PARÁGRAFO. En lo que se refiere al servicio de transporte público las entidades territoriales que cuenten con sistemas de transporte cofinanciados por la Nación priorizarán la financiación de estos sistemas."

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Efrén Nadín Ordóñez Archila	Coordinador Vicepresidencia Jurídica – Legal Department Coordinator	<p>4. Observaciones a los literales d y g del numeral 3 del anexo 1</p> <p>Los literales d) y g) del numeral 3 del anexo 1 establecen las siguientes exigencias:</p> <p>"d) Jurisdicción</p> <p>Indicar la jurisdicción (nacional, departamental, municipal, distrital, Área metropolitana) y certificación suscrita por la autoridad de tránsito del punto donde se ubica el SAST indicando que se encuentra dentro de su jurisdicción. (...)</p> <p>g) Características de la infraestructura:</p> <p>Avenida Calle 26 No. 59 - 41/65 - Piso 10 - Teléfono: (571) 605 3030 - Fax: (571) 605 9210 - Bogotá - Colombia</p> <p>cci@infraestructura.org.co - www.infraestructura.org.co</p> <p>Indicar las características geométricas de la infraestructura vial (número de calzadas, número de carriles, ancho de calzada, sentido, separador, berma derecha e izquierda, pendiente máxima, entre otros); tipo de vía: ya sea primaria, secundaria, terciaria, autopista, arteria, colector, local, entre otros. Certificación del tipo de vía según el Plande Ordenamiento Territorial".</p> <p>Sería importante aclarar que pasa en los casos en que la instalación de los dispositivos se pretende realizar en infraestructura concesionada: ¿Esas certificaciones deben ser expedidas por la autoridad de tránsito o por la entidad concedente?</p>		X	De acuerdo con lo indicado en el Artículo 7. Criterios técnicos para la operación de los SAST, el documento con el permiso para el uso, ocupación temporal o intervención de la vía en la cual operarán los SAST, debe ser emitido por la autoridad de tránsito o entidad administradora de la respectiva infraestructura o corredor vial.
Efrén Nadín Ordóñez Archila	Coordinador Vicepresidencia Jurídica – Legal Department Coordinator	<p>Comentarios al literal a del numeral 4 del anexo 1</p> <p>En este literal se consagra la exigencia de que los SAST hagan parte de las acciones del Plan Local de Seguridad Vial. De conformidad con el proyecto de reglamentación, el alcance del requerimiento se encuentra establecido en los siguientes términos:</p> <p>"a) Evidenciar que la implementación los SAST hacen parte de las acciones del Plan Local de Seguridad Vial -PLSV (se debe anexar el PLSV vigente adoptado por la administración, como soporte de lo enunciado).</p> <p>Plan Local de Seguridad Vial vigente adoptado por la administración y texto diligenciado de los apartes relacionados con la implementación de los SAST".</p> <p>Sobre este particular, queremos señalar una dificultad asociada a esta exigencia, pues es probable que muchos municipios aún no cuenten con un Plan Local de Seguridad Vial – PLSV.</p> <p>En efecto, en el evento de que los concesionarios, de acuerdo con sus obligaciones contractuales, necesiten instalar los dispositivos de detección en sus fajas de retiro y no puedan contar con el PLSV de la respectiva administración, se podría ver afectado el procedimiento para obtener la autorización de instalación de los SAST.</p> <p>Teniendo en cuenta la anterior observación, amablemente recomendamos incluir en la reglamentación la posibilidad de que los concesionarios, en el caso de que hagan parte de sus obligaciones contractuales, puedan presentar el Sistema de Gestión de Seguridad Vial del proyecto como documento base, ya que este</p>		X	Al respecto se aclara que solamente las autoridades de tránsito pueden realizar el proceso de solicitud para la implementación un equipo SAST. Es de resaltar que la Ley 769 de 2002, modificada por la Ley 1383 de 2010, establece en su Artículo 3°. Autoridades de tránsito, donde se indica que son autoridades de tránsito. Por lo anterior no aplica la observación mencionada.
Efrén Nadín Ordóñez Archila	Coordinador Vicepresidencia Jurídica – Legal Department Coordinator	<p>6. Comentarios al literal a del numeral 5 del anexo 1</p> <p>En relación con la información estadística que permita identificar los puntos críticos de siniestralidad, amablemente planteamos como alternativa que, en el caso de proyectos concesionados, la información pueda ser aportada por la entidad concedente, la cual podría contar con series históricas respecto de la accidentalidad de los puntos críticos.</p>		X	La Agencia Nacional de Seguridad Vial emitirá una nueva metodología, para evaluar los criterios de seguridad vial, incluyendo el criterio de siniestralidad al cual hace referencia. Se aclara que la autoridad de tránsito es la competente para adelantar el proceso de solicitud para la implementación un equipo SAST y por lo tanto de adjuntar en el sistema de información, las estadísticas según la gravedad del choque: Con muertos, con heridos o solo daños. Los datos de las estadísticas se presentarán para la zona de influencia y periodo de tiempo definidos en la Guía Metodológica

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Efrén Nadín Ordóñez Archila	Coordinador Vicepresidencia Jurídica – Legal Department Coordinator	7. Inquietudes sobre los equipos instalados en las concesiones Amablemente solicitamos su aclaración respecto de la siguiente inquietud: ¿Las cámaras y radares de las concesiones se podrían considerar como sistemas semiautomáticos, en el que se permita a los funcionarios de la policía, que se encuentra en los centros de control de los proyectos, enviar a la policía ubicada en el corredor las infracciones identificadas por medio de las cámaras, con el fin de que el infractor sea detenido dentro del corredor concesionado y se le pueda imponer directamente la infracción? La aclaración en esta materia podría facilitar la labor de control y seguridad en la vía, lo anterior siempre que no se reporte dos veces la misma infracción, ya sea que la misma pueda ser identificada por la policía que presta sus servicios en el proyecto concesionado o detectada por la autoridad de tránsito con ocasión de los mecanismos instalados por ellos o terceros. Agradecemos tener en cuenta las anteriores reflexiones sobre las materias reguladas en el proyecto de resolución.		X	Se aclara que el artículo 2 de la Ley 1843 de 2017 fue modificado por el artículo 109 del Decreto Ley 2106 de 2019 "por medio del cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública", así: "Artículo 2°. Criterios para la instalación y puesta en operación. Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito que se pretenda instalar, deberá cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial que para su instalación y operación establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que se pretendan instalar, deberán contar con autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la cual se otorgará de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Por lo anterior, todos los equipos instalados en el país deben cumplir con las regulaciones y normatividad vigente.
Claudia Andrea Díaz Acosta	Jefe Oficina de Seguridad Vial Secretaría Distrital de Movilidad	CONSIDERANDO Que los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito son considerados como "cámaras salvavidas" en tanto, además de ser un instrumento de control del cumplimiento de las normas al tránsito, son sistemas que han tenido un impacto positivo a nivel mundial en el comportamiento de los actores en las vías, cuando la ciudadanía interioriza las razones que justifican la ley y las consecuencias de no acatarla (Global Status Report On Road Safety, 2015). Esto implica, ¿que todos los SAST instalados en el territorio colombiano pasarán a ser entendidos como "Cámaras Salvavidas"? Se recomienda, hacer claridad, si este término puede ser empleado para referirse legalmente a los diferentes SAST que se encuentren en operación presente y futura.		X	La reglamentación no pretende cambiar el nombre a los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito – SAST, el término "cámaras salvavidas" está enfocado a concientizar a la ciudadanía, acerca del propósito principal de las ayudas tecnológicas, el cual consiste en prevenir la ocurrencia de comportamientos riesgos en la vía, lograr una mayor autorregulación frente al cumplimiento de las normas de tránsito, lo cual, finalmente, permite salvar vidas.
Claudia Andrea Díaz Acosta	Jefe Oficina de Seguridad Vial Secretaría Distrital de Movilidad	Artículo 3. Definiciones. b)Detección electrónica: Actividad relacionada con el registro de evidencia de la presunta infracción al tránsito a través de dispositivos electrónicos, en la cual no se entrega la orden de comparendo al presunto infractor en el lugar de los hechos y de forma inmediata.Una vez revisada la definición, se recomienda aclarar si las evidencias registradas empleando un dispositivo de apoyo al control en vía corresponden a un proceso de detección electrónica, toda vez que no es completamente claro y el medio de captura y el procedimiento por el cual son capturadas difiere al de los SAST. Adicionalmente, teniendo en cuenta que fue eliminado el Parágrafo 1 del Artículo 5, es necesario aclarar si los dispositivos de apoyo y la toma de evidencias serán considerados detección electrónica y hacen parte de la presente resolución.	X		Se procederá a revisar la redacción y se ajustará lo pertinente con relación al control en vía.
Claudia Andrea Díaz Acosta	Jefe Oficina de Seguridad Vial Secretaría Distrital de Movilidad	Dispositivo semiautomático: Dispositivo que, una vez instalado y ajustado, necesita la intervención del operador en alguna de las fases de funcionamiento para la detección de la presunta infracción. i)Dispositivo manual: Dispositivo electrónico operado manualmente en todas las fases de funcionamiento para la detección de la presunta infracción Teniendo en cuenta las nuevas definiciones, se considera prudente hacer mayor precisión para identificar si los dispositivos corresponden a automáticos, semiautomáticos, manuales, o definir las fases con las cuales se establecen estas definiciones, así bien, surgen interrogantes como, ¿los equipos donde se realiza una validación posterior a la toma de la evidencia también se considerarán semiautomáticos? ¿un equipo como los de apoyo al control en vía donde el agente de tránsito detecta y toma la evidencia serían considerados equipos manuales? De esta manera, es imperativo realizar precisión sobre las fases con las cuales se establecen estas definiciones y si por ejemplo una validación posterior se encuentra entre las consideraciones allí dispuestas		X	Con referencia a las definiciones de dispositivos automáticos, semiautomáticos y manuales, se aclara que todas las fases de funcionamiento durante la detección de la presunta infracción dependen del tipo de tecnología de los equipos y del tipo de infracción a detectar de los instrumentos. El proyecto de resolución no pretende definir el alcance de las fases de funcionamiento de los equipos toda vez que estos dependen de múltiples factores, como los mencionados anteriormente. Las definiciones son lineamientos que permiten diferenciar los equipos automáticos, semiautomáticos y manuales durante su operación.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Claudia Andrea Diaz Acosta	Jefe Oficina de Seguridad Vial Secretaría Distrital de Movilidad	Artículo 4. Criterios técnicos para la instalación de los SAST c) Infracciones: Estadísticas de infracciones detectadas por la Autoridad de Tránsito en la zona de influencia del SAST.Teniendo en cuenta, que el objetivo principal de los SAST es reducir las víctimas fatales y no fatales de siniestros viales en Colombia, lo cual no queda del todo claro con el literal c, sería recomendable reevaluar el enfoque o direccionar en cómo la disminución de infracciones y comportamientos no adecuados y seguros pueden afectar la seguridad vial, es decir que se especifique en el documento que estas infracciones muestran un comportamiento que incidente en la seguridad vial tal como se establece en la resolución 426 de 2018.		X	Se menciona que los criterios técnicos establecidos en el proyecto de resolución (Siniestralidad, prevención e infracciones) se basaron en un análisis desde el punto de vista de seguridad vial.
Claudia Andrea Diaz Acosta	Jefe Oficina de Seguridad Vial Secretaría Distrital de Movilidad	Artículo 4. Criterios técnicos para la instalación de los SASTEn esta propuesta de resolución, se elimina el criterio de Movilidad, que se encuentra en la Resolución 718 de 2018. Existe alguna razón para eliminar este criterio, dado que es una opción de evaluación para sustentar la instalación de los SAST.		X	El Decreto Ley 2106 de 2019 en su Artículo 109, que modifica el artículo 2 de la Ley 1843 de 2017, establece que todo SAST que se pretenda instalar deberá cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial establecidos por la ANSV y el Ministerio de Transporte. Por lo tanto, los criterios técnicos establecidos en el proyecto de resolución (Siniestralidad, prevención e infracciones) se basaron en un análisis desde el punto de vista de seguridad vial, y no contemplan información relativa a movilidad. Además, se aclara que dicho proyecto contempla además de sustentar el punto con cifras de siniestralidad, otros criterios de evaluación basados en: 1. Prevención, mediante un análisis de riesgo y 2. Infracciones que evidencien conductas temerarias por parte de los conductores.
Claudia Andrea Diaz Acosta	Jefe Oficina de Seguridad Vial Secretaría Distrital de Movilidad	Set pruebas de software: Los SATSCorregir SATS por SAST	X		Se acoge la solicitud de corregir la ortografía de lo indicado.
Claudia Andrea Diaz Acosta	Jefe Oficina de Seguridad Vial Secretaría Distrital de Movilidad	Artículo 5. Ubicación de los dispositivos. Los SAST solo podrán ubicarse en sitios que hagan parte de la infraestructura vial de conformidad con lo dispuesto en la Ley 1228 de 2008, de modo que no procederá su instalación en colinas, viviendas u otros equipamientos aledaños, ni podrán operarse en vehículos en movimiento durante la detección de la presunta infracción, con excepción de la detección aérea.  Si bien, el apartado sostiene que los SAST no podrán ser operados desde vehículos en movimiento, se podría incluir que estos podrán ser operados en vehículos (lo cual ya ocurre en algunos otros países, como por ejemplo Reino Unido). Sin embargo, este se debe encontrar completamente detenido y establecer qué condiciones deberá cumplir ante la ANSV o el ministerio para su aprobación.		X	La existencia de los sistemas SAST (fijos y móviles), se justifica en la necesidad de prevenir comportamientos inseguros en las vías, por ello es necesario que la ciudadanía identifique claramente su ubicación y así se generen prácticas de autoregulación. Si los equipos son instalados en lugares poco visibles, fuera de la infraestructura vial, se podría gener un menor efecto persuasivo frente al cumplimiento de las normas de tránsito. Todos los SAST instalados y en operación, deben estar aprobados bajo los criterios y especificaciones contemplados en este proyecto.
Claudia Andrea Diaz Acosta	Jefe Oficina de Seguridad Vial Secretaría Distrital de Movilidad	Artículo 6 c) Requerimientos: En caso de no aportar la información en los términos solicitados o que nuevamente se presente requerimientos por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, ésta lo requerirá por una última vez, para que subsane lo correspondiente dentro de los diez (10) días hábiles siguientes al requerimiento. En este caso, también se suspenderá el plazo referido en el literal b) y se reiniciará a partir del día hábil siguiente al que la autoridad de tránsito aporte los documentos o información requerida. En este párrafo se observa que se modifica el tiempo de 30 días hábiles (Artículo 7 literal c) a 10 días hábiles siguientes al requerimiento, una reducción sustancial que puede afectar los procesos que se estén adelantando, pues en ocasiones la subsanación pudiese implicar mayor tiempo.		X	Los términos establecidos para el trámite en el proyecto de resolución se basan en la experiencia que ha tenido el Ministerio y la ANSV con las autoridades de tránsito. Los tiempos pretenden mejorar la eficiencia del trámite reduciendo los tiempos de atención. Con respecto a los requerimientos, en la mayoría de casos, las autoridades de tránsito no subsanan todas las observaciones en un primer requerimiento, por lo cual la norma pretende que las autoridades tengan una segunda oportunidad para corregir/ajustar la documentación asociada a la solicitud.
Claudia Andrea Diaz Acosta	Jefe Oficina de Seguridad Vial Secretaría Distrital de Movilidad	Artículo 7. Criterios técnicos Este documento será validado por la entidad administradora de la infraestructura vial respectiva, a través del mismo sistema, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes al día en que el solicitante adjuntó el documento en el sistema de información. En caso de no obtenerse dicha validación, no se podrá iniciar la operación de los SAST.  Qué implicaría que no fuese validado en este periodo por alguna causa no imputable al solicitante, podrá ser validado posteriormente por el administrador de la infraestructura, deberá ser presentado nuevamente?, no es del todo claro, se recomienda aclaración	X		Se acepta la observación, se ajustará la redacción con lo pertinente a la viabilidad en el uso de la infraestructura..

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Claudia Andrea Diaz Acosta	Jefe Oficina de Seguridad Vial Secretaría Distrital de Movilidad	c)Set pruebas de software; Quién sería el encargado de validar las pruebas realizadas, este proceso será adelantado por el mismo fabricante o proveedor, algún tipo de ente o autoridad, la ANSV, cuáles serían los criterios para validar las pruebas?, se consideraría pertinente ampliar este punto y como se validarían las pruebas.	X		Se revisará la pertinencia de Set de pruebas , de acuerdo al objeto del proyecto de Resolución y su alcance.
Claudia Andrea Diaz Acosta	Jefe Oficina de Seguridad Vial Secretaría Distrital de Movilidad	Artículo 3. Definiciones. Para la aplicación de la presente resolución se tendrán en cuenta las siguientes definiciones: c) Control en vía apoyado en dispositivos manuales: Procedimiento realizado de manera directa por un agente de tránsito presente y visible en el sitio del evento, apoyado por dispositivo (s) electrónico (s) que opera manualmente para registrar la evidencia de la presunta infracción al tránsito y para la elaboración en el sitio, de la orden de comparendo, de conformidad con lo dispuesto en el primer inciso del artículo 135 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010  La definición desconoce que existen centros de control en los que policías de tránsito captan la evidencia de presuntas contravenciones mediante cámaras por la imposibilidad de hacer un control en vía como es el caso de invasiones del carril exclusivo de Transmilenio o de carriles preferenciales; también deja de lado circunstancias en las que no se puede hacer notificación de la infracción en vía como es el caso de vehículos abandonados o cuando se presentan carreras clandestinas conocidas como piques ilegales, cuyo control por SAST es inviable porque continuamente cambian de ubicación, los policías se enfrentan a conductores con vehículos modificados para alcanzar grandes velocidades que en algunas ocasiones han atropellado a los uniformados para evitar el control y por tanto es imposible notificar un comparendo en el sitio en que se evidencie la infracción. Desde la óptica del control, la resolución debería permitir que las evidencias que sean capturadas por los agentes o policías de tránsito, directamente en el sitio o remotamente en centros de control, puedan ser empleadas por la respectiva autoridad de tránsito para surtir el proceso administrativo correspondiente, lo que no solamente redundará en una mayor capacidad para aumentar la disuasión general y específica de posibles contraventores, sino que permitirá una <del>optimización de los recursos de las diferentes autoridades de tránsito en su</del>	Parcialmente		Con relación a la observación referente al control en vía, se acepta la solicitud y se hará el ajuste respectivo para añadir la definición y precisar que se trata de una actividad exceptuada. En cuanto a la observación sobre la necesidad de exceptuar también a los centros de control de la Policía, se considera que de acuerdo con la observación presentada, estos dispositivos serían considerados dentro de la Resolución como equipos automáticos o semiautomáticos, y por lo tanto requiere de una solicitud de autorización del punto en los términos de la Resolución, pues no habría justificación para darle un tratamiento diferente al contemplado en la Ley 1843 de 2017. Esto se efectuará, en los casos que la Dirección de Tránsito y Transporte sea la autoridad de tránsito competente, en la respectiva jurisdicción. Finalmente se considera importante precisar que en aquellos casos en que el infractor evada a la autoridad competente, existen otros medios de actuación disponibles en el ordenamiento jurídico.
Claudia Andrea Diaz Acosta	Jefe Oficina de Seguridad Vial Secretaría Distrital de Movilidad	Artículo 5. Ubicación de los dispositivos. Los SAST solo podrán ubicarse en sitios que hagan parte de la infraestructura vial de conformidad con lo dispuesto en la Ley 1228 de 2008, de modo que no procederá su instalación en colinas, viviendas u otros equipamientos aledaños, ni podrán operarse en vehículos en movimiento durante la detección de la presunta infracción, con excepción de la detección aérea.Se suprimió el parágrafo que hacía claridad en que el uso de equipos para las labores de control en vía, no son considerados como de detección electrónica y por tanto no requieren señalización. Si no se considera necesaria la aclaración en este artículo, debería ir en la definición de control ejercida por un policía o agente de tránsito	X		Se tiene en cuenta su observación y se ajustará la redacción.
Claudia Andrea Diaz Acosta	Jefe Oficina de Seguridad Vial Secretaría Distrital de Movilidad	ANEXO No. 1Observaciones c) LocalizaciónTeniendo en cuenta que dentro del documento se habla de dispositivos de detección móviles, incluso de dispositivos instalados en vehículos terrestres (empleados en países como reino unido) o incluso control aéreo, sería prudente dar cabida a dispositivos tipo SAST móviles no solamente autorizados por puntos, hablamos de tramos o zonas de alta siniestralidad donde se pudiesen emplear SAST móviles en soportes o vehículos debidamente identificados.		X	La existencia de los sistemas SAST (fijos y móviles), se justifica en la necesidad de prevenir comportamientos inseguros en las vías, por ello es necesario que la ciudadanía identifique claramente su ubicación y así se generen prácticas de autoregulación. Si los equipos son instalados en lugares poco visibles, fuera de la infraestructura vial, se podría gener un menor efecto persuasivo frente al cumplimiento de las normas de tránsito. Todos los SAST instalados y en operación, deben estar aprobados bajo los criterios y especificaciones contemplados en este proyecto
Claudia Andrea Diaz Acosta	Jefe Oficina de Seguridad Vial Secretaría Distrital de Movilidad	e) Características de la zona (urbana, rural, suburbana, expansión), usos (residencial, comercial, institucional, industrial, etc.)En este literal, ¿la solicitud de certificación de planeación, que alcance tiene? ¿para el tema de usos del suelo, donde se pretende instalar el dispositivo, con la cartografía del POT aprobado en cada municipio, es válido?		X	Se deberá adjuntar una certificación de planeación indicando la zona y el uso del suelo según el Plan de Ordenamiento Territorial aplicable a la jurisdicción de la entidad territorial, con el fin de garantizar la competencia del solicitante para fiscalizar infracciones donde pretende instalar el SAST.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Claudia Andrea Diaz Acosta	Jefe Oficina de Seguridad Vial Secretaría Distrital de Movilidad	f) Descripción de los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas, motociclistas)En este literal, se recomienda dejar definido claramente las variables de análisis: Dado que términos como "otras variables que se consideren representativas y necesarias en seguridad vial". Se presta para muchas interpretaciones, y no se cumpliría con aspectos de homogenización al momento de revisar las solicitudes de aprobación.		X	Para la descripción de los usuarios vulnerables se establecen los lineamientos mínimos para considerar en el análisis; sin embargo, la autoridad de tránsito puede incluir la información adicional que considere pertinente y relevante.
Claudia Andrea Diaz Acosta	Jefe Oficina de Seguridad Vial Secretaría Distrital de Movilidad	h) Características del SASTDe acuerdo con las definiciones es posible encontrar SAST manuales los cuales no se encuentran acá enmarcados.		X	Se define como Sistemas o equipos automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito (SAST) los dispositivos electrónicos que permiten indicar con precisión la identificación de un vehículo o un conductor, los cuales serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo. Los SAST pueden ser dispositivos de instalación fija, móvil, automáticos o semiautomáticos. Por lo tanto, los dispositivos manuales no hacen parte de la definición de SAST.
Claudia Andrea Diaz Acosta	Jefe Oficina de Seguridad Vial Secretaría Distrital de Movilidad	5. Criterios relacionados con seguridad vialSe indica que las estadísticas deberán presentarse mes a mes según la gravedad del choque, se considera necesario redactar que el análisis se debe realizar sobre la siniestralidad total, ya que existen varias clases de siniestros viales como: choque, atropello, volcamiento, etc. Los cuales pueden ser reducidos por la instalación de un SAST.		X	En cuanto a la evaluación del criterio de siniestralidad, el análisis se hará según la gravedad del siniestro reportado en el IPAT (con muertos, con heridos, solo daños), no se considera necesario incluir información adicional, ya que no hacen parte del cálculo para la aprobación del criterio.
Claudia Andrea Diaz Acosta	Jefe Oficina de Seguridad Vial Secretaría Distrital de Movilidad	ANEXO No. 2Observaciones Tabla No. 1En el anexo 2 Tabla número 1. No se debería indicar que el tamaño de letra se debe realizarse con la altura máxima. Lo anterior, dado que en varios sectores los espacios públicos no son lo suficientes amplios para la instalación de este tipo de señal SI-27 con una altura máxima de letra, esto debido a que varios puntos de la ciudad, las vías locales e intermedias, sus andenes son inferiores a un metro a metro cincuenta (<1.0 m a 1.5 m) por lo que si la resolución expide que las SI-27 se haga solamente con la altura máxima de la tabla 2.4.1 del Manual de Señalización, esto generará inconvenientes con la libre circulación de los peatones, y tal como se ha visto en varias peticiones de la Veeduría está entidad solicita el derecho a la libre circulación del peatón y en especial a las personas con movilidad reducida. Por lo cual, se recomienda que el diseño de las señales informativas y en este caso las SI-27, se realicen conforme está establecido dentro del Manual de Señalización en su numeral 2.4.3.2. Tamaño de letras, sin limitar que sea solamente con la altura máxima.		X	Se precisa que en el Anexo número 2 se establecen los parámetros de altura de letra y tipo de señal (elevada o a nivel) de acuerdo con el tipo de vía para la señalización informativa SI-27. Se deberá escoger el tamaño máximo que resulta entre la tabla 2.4.1 del Manual de Señalización y de la tabla mencionada con el fin de garantizar la visibilidad de la señalización de la zona de detección para los conductores.
Claudia Andrea Diaz Acosta	Jefe Oficina de Seguridad Vial Secretaría Distrital de Movilidad	Tabla No. 2En el anexo 2 de la tabla número 2, en lo que corresponde a vías arteriales principales, se recomienda se modifique la exigencia que deben ser sobre señales elevadas y lo deje a manera de recomendación, ya que existe limitantes fuertes para la instalación de señales elevadas sobre vías urbanas por temas de redes de servicio público, cimentaciones, redes secas, etc., en el cual no se podría la instalación de las mismas en varios puntos sobre vías urbanas y en especial en las vías del Distrito. Por lo cual se solicita modificar el texto en el que sea a manera de recomendación la instalación de señales elevadas al no poder instalar señales SI-27 en el costado izquierdo; y de ser posible que se indique que si no se realiza la instalación de señales elevadas o señales SI-27 en el costado izquierdo, se reitere mediante señales SI-27 en el costado derecho cada 100 m a la aproximación de la SAST.	Parcialmente		En el anexo 2 tabla número 2, para las vías arterias y principales se establece el uso de señalización informativa SI-27 elevada como obligatoria solo si el espacio es limitado para ubicar señalización en ambos costados de la calzada. Así mismo, se dispone la ubicación de la señalización en intervalos de 100 metros, (entre 300 y 400 metros y 100 y 200 metros), con el fin que la autoridad disponga la señalización en la ubicación que considere pertinente, teniendo en cuenta limitaciones que podrían presentarse sobre la vía. Sin embargo, se revisará y ajustará la redacción para aclarar lo pertinente.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Juan Pablo Yunez Medina	Representante Legal - UNION TEMPORAL MOVILIDAD SEGURA PARA JAMUNDÍ	<p>PRIMERA OBSERVACIÓN:</p> <p>Artículo 3. Definiciones. Para la aplicación de la presente Resolución se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>a. Agente de tránsito: Aquel empleado público investido de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en la respectiva jurisdicción.</p> <p>Se elimina la expresión "por fuera del perímetro urbano" lo que nuevamente deja abierta la discusión acerca de las competencias entre agentes de tránsito y Ditra, se recomienda continuar como viene haciéndose.</p> <p>Adicionalmente se sugiere que la definición de agente de tránsito sea la que señala la Res 718 de 2018</p> <p>Res 718 de 2018: Artículo 3. Definiciones</p> <p>a) Agente de tránsito: Todo empleado público investido de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales y los agentes de tránsito de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional en las vías nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios</p> <p>Ley 1310 de 2009</p> <p>Artículo 43. Jurisdicción. Sin perjuicio de la celebración que debe prestar los</p>		X	<p>Revisión definición de autoridad de tránsito por MTLa definición de agente de tránsito señalada en el proyecto de resolución, se basa en las definiciones establecidas en el artículo 2 de la ley 769 de 2002 y en el artículo 2 de la ley 1310 de 2009 . Al respecto de la jurisdicción en la que los agentes de la Policía Nacional adscritos a la Dirección de Transporte y Tránsito de dicha Institución es otorgada por el artículo 4 de la ley 1310 de 2009 el cual dispone " La Policía de Carreteras de la Policía Nacional en las carreteras nacionales; los agentes de tránsito de los organismos departamentales en aquellos municipios donde no hayan organismos de tránsito; los agentes de tránsito municipales o distritales en el perímetro urbano y rural de sus municipios. " Por tanto, la mera definición no otorga funciones a dichos servidores públicos sino que estas se hayan en la ley.</p>
Juan Pablo Yunez Medina	Representante Legal - UNION TEMPORAL MOVILIDAD SEGURA PARA JAMUNDÍ	<p>SEGUNDA OBSERVACIÓN:</p> <p>Artículo 3. Definiciones. Para la aplicación de la presente Resolución se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>k. Sistema de Información de los SAST: Medio electrónico para el registro, consulta y autorización de los SAST.</p> <p>Si hace alusión a sistema de información debería ser: Programa o conjunto de programas de cómputo para el registro, consulta y autorización de los SAST</p>		X	<p>El literal k hace referencia a la plataforma en la cual se registrarán, consultarán y aprobarán los SAST, no solamente a un programa.</p>

PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."

Juan Pablo Yunez Medina	Representante Legal - UNION TEMPORAL MOVILIDAD SEGURA PARA JAMUNDÍ	<p>TERCERA OBSERVACION:</p> <p>Capítulo II Criterios de instalación</p> <p>Artículo 4. Criterios técnicos para la instalación de los SAST. Para solicitar la autorización de instalación de los SAST, la autoridad de tránsito competente del lugar donde se pretendan instalar deberá acreditar ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cumplimiento de al menos uno de los siguientes criterios técnicos de seguridad vial:</p> <p>b.) Prevención: Criterio que evidencie los hallazgos y la evaluación del riesgo en la zona de influencia del SAST en materia de siniestralidad vial.</p> <p>Dentro de este criterio deben definirse y puntualizarse los tipos de infracciones, comportamientos o situaciones que podrían ser la causa basal del accidente, por ejemplo:</p> <p>1. Zonas de abuso de la velocidad, donde la velocidad reglamentaria es menor y la de operación es mayor, aunque ya se hayan implementado medidas como señalización u otro tipo de intervenciones.</p> <p>2. Intersecciones donde recurrentemente se viola la luz roja del semáforo,</p> <p>3. Tramos viales (rectos o curvos), especialmente en carreteras donde está restringida la maniobra de adelantamiento y se evidencia que recurrentemente se realiza la maniobra dejando la posibilidad de que ocurra el accidente.</p> <p>Si se atacan las conductas 1 y 2 en vías urbanas se reducirán drásticamente los accidentes, si se atacan</p>		X	No se presenta observación
Juan Pablo Yunez Medina	Representante Legal - UNION TEMPORAL MOVILIDAD SEGURA PARA JAMUNDÍ	<p>CUARTA OBSERVACION:</p> <p>Capítulo II Criterios de instalación</p> <p>Artículo 4. Criterios técnicos para la instalación de los SAST. Para solicitar la autorización de instalación de los SAST, la autoridad de tránsito competente del lugar donde se pretendan instalar deberá acreditar ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cumplimiento de al menos uno de los siguientes criterios técnicos de seguridad vial:</p> <p>Parágrafo. La metodología para sustentar y evaluar los criterios anteriormente referidos, se deberá adoptar y publicar por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro de los 60 días siguientes a la expedición de la presente Resolución.</p> <p>Hay que anotar que eliminaron el criterio de Movilidad que servía para soportar algunos puntos de ubicación de SAST.</p> <p>Con estos 3 criterios no habría forma de sustentar SAST para detectar por ejemplo SOAT o Revisión técnico mecánica</p> <p>Eliminando el criterio de movilidad se deja sin herramientas a las autoridades de tránsito para regular el uso indebido del espacio público y el bloqueo de intersecciones. Dentro de los aspectos que contribuyen a la congestión vehicular en las ciudades, tenemos: Ocupación del espacio público por vehículos estacionados, esto le quita capacidad a la vía porque la estrangula. de congestión hay mayor contaminación.</p> <p>Adicionalmente la forma de sustentar los criterios debe estar desarrollada en esta resolución para poder saber cómo se debe presentar. La forma de evaluar si puede ser posterior.</p> <p>Otro aspecto que contribuye a la congestión es la falta de cultura ciudadana, hay conductores que bloquea las intersecciones, esto colapsa el sistema vial y se forman entonces zonas de congestión. La congestión es uno de los causantes de</p>	Parcialmente		<p>El Decreto Ley 2106 de 2019 en su Artículo 109, que modifica el artículo 2 de la Ley 1843 de 2017, establece que todo SAST que se pretenda instalar deberá cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial establecidos por la ANSV y el Ministerio de Transporte. Por lo tanto, los criterios técnicos establecidos en el proyecto de Resolución (Siniestralidad, prevención e infracciones) se basaron en un análisis desde el punto de vista de seguridad vial, y no contemplan indicadores de movilidad.</p> <p>Con referencia a la reglamentación asociada a las infracciones de tránsito y sus sanciones respectivas. El presente proyecto de resolución no está al alcance de definir o reglamentar en dicho aspecto, por lo cual estas disposiciones deben dar cumplimiento a lo establecido en el Código Nacional de Tránsito.</p> <p>Ahora bien, respecto a la solicitud del desarrollo de la metodología para sustentar los criterios en la presente Resolución, se informa que la ANSV publicará para consulta pública el proyecto de resolución que reemplazará a la Resolución 426 de 2018 en los plazos establecidos en esta regulación. Hasta que se surta dicho proceso, se hará un ajuste en la redacción para que la mencionada resolución 426 que contiene la metodología para evaluación de los criterios técnicos, se siga aplicando, con el fin de que los interesados tengan tiempo suficiente para efectuar las solicitudes bajo la nueva metodología.</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Juan Pablo Yunez Medina	Representante Legal - UNION TEMPORAL MOVILIDAD SEGURA PARA JAMUNDÍ	<p>QUINTA OBSERVACION:</p> <p>Artículo 7. Criterios técnicos para la operación de los SAST. Además de contar con la autorización de instalación por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para iniciar la operación de los SAST el solicitante deberá contar con la documentación que permita acreditar que los SAST a instalar cumplen con los siguientes criterios técnicos:</p> <p>a) Viabilidad en el uso de infraestructura: El solicitante deberá contar con el permiso previo para el uso, ocupación temporal o intervención de la vía en la cual operarán los SAST, emitido por la entidad administradora de la respectiva infraestructura vial. El documento que acredite dicho permiso debe adjuntarse por parte de la autoridad de tránsito respectiva, en el sistema de información establecido por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, (el subrayado es nuestro). Este documento será validado por la entidad administradora de la infraestructura vial respectiva, a través del mismo sistema, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes al día en que el solicitante adjuntó el documento en el sistema de información. En caso de no obtenerse dicha validación, no se podrá iniciar la operación de los SAST.</p> <p>Al respecto tenemos que: "El artículo 311 de la Constitución Política establece que, al municipio como entidad fundamental de la división político administrativa del Estado, le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y, cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes".</p> <p>El Código Civil colombiano, artículo 679 dispone:</p> <p>a) "(...) Nadie podrá construir, sino con permiso especial de autoridad competente, obra alguna sobre las calles, plazas, puentes, playas, terrenos fiscales, y demás lugares de propiedad de la Unión", y el artículo 682 que establece: "Sobre las obras que sea permiso de la autoridad competente es</p>		X	<p>La Ley 105 de 1993, define la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, en los siguientes términos:</p> <p>"Artículo 12. Definición de integración de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Se entiende por infraestructura del transporte a cargo de la Nación, aquella de su propiedad que cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del país, y de éste con los demás países. Esta infraestructura está constituida por:</p> <p>1. La red nacional de carreteras, con sus zonas, facilidades, y su señalización, que se define de acuerdo con los siguientes criterios:</p> <p>a. Las carreteras cuyos volúmenes de tránsito sean superiores a aquellas que sirven hasta un 80% del total de la red vial de carreteras.</p> <p>b. Las carreteras con dirección predominante sur-norte, denominadas troncales, que inician su recorrido en las fronteras internacionales y terminan en los puertos del Atlántico o en fronteras internacionales.</p> <p>c. Las carreteras que unen las troncales anteriores entre si, denominadas transversales, cuyo volumen de tránsito esté justificado, según el contenido del literal a, que comuniquen con los países limítrofes o con los puertos de comercio internacional.</p> <p>d. Las carreteras que unen las capitales de departamento con la red conformada con los anteriores criterios, de acuerdo con su factibilidad técnica y económica, esta conexión puede ser de carácter intermodal.</p> <p>e. Las vías para cuya construcción se ha comprometido el Gobierno Nacional con gobiernos extranjeros mediante convenios o pactos internacionales.</p> <p>"Con el propósito de que se promueva la transferencia de las vías que están hoy a cargo de la Nación hacia los departamentos, el Ministerio de Transporte adoptará los mecanismos necesarios para que la administración, conservación y rehabilitación de esas vías sea de carácter descentralizado.</p>
Juan Pablo Yunez Medina	Representante Legal - UNION TEMPORAL MOVILIDAD SEGURA PARA JAMUNDÍ	<p>SEXTA OBSERVACION:</p> <p>Artículo 7. Criterios técnicos para la operación de los SAST. Además de contar con la autorización de instalación por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para iniciar la operación de los SAST el solicitante deberá contar con la documentación que permita acreditar que los SAST a instalar cumplen con los siguientes criterios técnicos:</p> <p>b) Calibración: Los equipos deberán estar calibrados. Para acreditar dicha calibración, se deberá adjuntar en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial el certificado de calibración de los equipos, de acuerdo con lo previsto en el artículo 14 de la Ley 1843 de 2017 y en el Decreto 1074 de 2015 o la norma que lo sustituya, adicione o modifique.</p>		X	<p>Es de resaltar que lo que debe acreditar cada autoridad de tránsito es que todo equipo autorizado, durante su operación debe tener la certificación de calibración vigente y esta, debe ser cargada al sistema de información de la ANSV. Con respecto a la validación de las calibraciones, se informa que estas deben ser emitidas por laboratorios acreditados de acuerdo con lo establecido en el Decreto 1595 de 2015. Los laboratorios que se acrediten para prestar el servicio de calibración deberán demostrar la trazabilidad metrológica de sus instrumentos medidores de velocidad conforme a los patrones de referencia definidos por alguna de las siguientes instituciones: el Instituto Nacional de Metrología – INM o los Institutos Designados por éste, los Institutos nacionales de metrología de otros países, que sean firmantes del Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (MRA) en el ámbito del Comité Internacional de Pesas y Medidas, (CIPM) de la Oficina Internacional de Pesas y Medidas (BIPM); los laboratorios de calibración que sean legalmente constituidos y que demuestren su competencia técnica mediante un certificado de acreditación con la norma ISO/IEC17025 (NTC-ISO/IEC17025), vigente para cada magnitud específica en la que ofrezcan sus servicios de calibración y otorgado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), o por un Organismo de Acreditación que haga parte de los Acuerdos Multilaterales de Reconocimiento (MLA/MRA) donde participe ONAC.</p>
Juan Pablo Yunez Medina	Representante Legal - UNION TEMPORAL MOVILIDAD SEGURA PARA JAMUNDÍ	<p>SEPTIMA OBSERVACION:</p> <p>Artículo 7. Criterios técnicos para la operación de los SAST. Además de contar con la autorización de instalación por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para iniciar la operación de los SAST el solicitante deberá contar con la documentación que permita acreditar que los SAST a instalar cumplen con los siguientes criterios técnicos:</p> <p>c) Set pruebas de software: Los SATS deberán contar con un set de pruebas de software en los que se certifique la seguridad y confiabilidad de los equipos a operar, acuerdo con el tipo de infracción. Deben aclarar cual set de pruebas a fin de determinar su viabilidad</p>		X	<p>Se revisará la pertinencia de Set de pruebas , de acuerdo al objeto del proyecto de Resolución y su alcance.</p>

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Juan Pablo Yunez Medina	Representante Legal - UNION TEMPORAL MOVILIDAD SEGURA PARA JAMUNDÍ	<p>OCTAVA OBSERVACION:</p> <p>Artículo 7. Criterios técnicos para la operación de los SAST. Además de contar con la autorización de instalación por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para iniciar la operación de los SAST el solicitante deberá contar con la documentación que permita acreditar que los SAST a instalar cumplen con los siguientes criterios técnicos:</p> <p>d) Señalización: Soportes o evidencias tales como fotos o videos, en los que conste la señalización efectivamente instalada, de acuerdo con el diseño presentado para la autorización. Esta evidencia deberá adjuntarse al sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y deberá tener en cuenta para su presentación, los parámetros contenidos en el anexo número 2 de la presente resolución, el cual hace parte integral de ésta, y se enmarca en lo dispuesto en el Manual de Señalización Vial adoptado mediante la Resolución 1885 de 2015 del Ministerio de Transporte. No considero que esto deba ser un requisito previo, debería ser posterior ya que si no se aprueba el permiso o durante el tiempo de aprobación del permiso (45 días) quedarían instaladas en la vía señales que no van acorde con lo que se está presentando en la vía, se debería colocar que se deben presentar los diseños con la ubicación y tipo de señalización que se instalaran una vez otorgados los permisos y que estos solo podrán operar cuando dicha señalización se encuentre instalada</p>		X	Se aclara que el trámite cuenta con dos instancias. La primera es la solicitud del permiso para instalación, para lo que debe cumplir con los requisitos del capítulo II de la presente regulación. Una vez se obtenga este permiso, se deberá dar cumplimiento a los requisitos de operación incluidos en el capítulo III. Una vez cumplidos todos los requisitos, se podrá iniciar la operación del SAST.
Juan Pablo Yunez Medina	Representante Legal - UNION TEMPORAL MOVILIDAD SEGURA PARA JAMUNDÍ	<p>NOVENA OBSERVACION:</p> <p>Artículo 7. Criterios técnicos para la operación de los SAST. Además de contar con la autorización de instalación por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para iniciar la operación de los SAST el solicitante deberá contar con la documentación que permita acreditar que los SAST a instalar cumplen con los siguientes criterios técnicos:</p> <p>Parágrafo 2. El solicitante deberá incluir en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la fecha en que inicie la operación efectiva de los SAST así como la demás documentación con ésta relacionada. En caso de no incluirse, dicho SAST no podrá iniciar operación.</p> <p>No es posible determinar por parte de la autoridad de tránsito cuando entra a operar el interesado porque esa fecha depende precisamente de los trámites aquí señalados.</p>		X	Para el inicio de operación del equipo, la autoridad de tránsito una vez autorizado el punto de instalación por la ANSV, deberá adelantar y dar cumplimiento a los criterios de operación (compra de los equipos, permisos de uso, calibración e instalación de la señalización y los equipos). Por lo cual, una vez emitida la autorización de la ANSV y antes de iniciar la operación, la autoridad de tránsito deberá suministrar dicha información en el sistema de información de la ANSV. Con relación a la fecha de inicio de operación, se precisa que es solo informativa, dado que depende exclusivamente de la autoridad de tránsito, la cual es responsable de dar cumplimiento a todos los criterios de operación. En todo caso, esta claridad no afecta el plazo total de los cinco años, consagrado en el Decreto Ley 2106 de 2019, toda vez que, de conformidad con lo dispuesto en dicha norma, éste se contabiliza desde el momento en que se otorga la autorización de instalación por parte de la ANSV. Una vez suministrada la información referente a los criterios de operación, la autoridad de tránsito deberá registrar en el sistema de información la fecha de inicio de operación. El no cumplimiento de los criterios aquí establecidos será investigado por la Superintendencia de Transporte en el marco de su competencia.
Juan Pablo Yunez Medina	Representante Legal - UNION TEMPORAL MOVILIDAD SEGURA PARA JAMUNDÍ	<p>DECIMA OBSERVACION (ANEXO NUMERO 1):</p> <p>3. Descripción general del proyecto:</p> <p>m) Evaluación de la velocidad: Estudios y análisis técnicos para establecer la velocidad máxima permitida de conformidad con las metodologías existentes. *(Es requisito para los SAST que van a detectar y sancionar infracciones relacionadas con exceso de velocidad).</p> <p>Estudio en el cual la Autoridad de Tránsito presente los análisis de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía para determinar la velocidad máxima permitida en la zona de influencia según lo establecido en el Código Nacional de Tránsito Terrestre y posteriormente, determinar la velocidad de fiscalización, la cual debe ser consistente con la velocidad máxima permitida</p> <p>En vías nacionales las velocidades de operación que se fiscalizarían son las que de acuerdo con los estudios realizados por las concesiones viales están establecidas, así las cosas en estos casos sobraría este estudio.</p>		X	Respecto a la diferencia de velocidad máxima permitida que puedan existir entre la señalización de velocidad en el sitio (antes de instalar un SAST) y la verificada en el proceso de autorización del SAST, se deberá atender la velocidad máxima permitida de conformidad con el método de límites de velocidad vigente por el Ministerio de Transporte y las disposiciones del Código Nacional de Tránsito. Se aclara que tanto la Autoridad de Tránsito como la Entidad que administre la Infraestructura deben dar cabal cumplimiento a las disposiciones sobre la materia Por otra parte, Respecto al aporte de la información de los estudios realizados por la entidad Administradora de la infraestructura vial, no corresponde al alcance, de la resolución en cuestión.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Juan Pablo Yunez Medina	Representante Legal - UNION TEMPORAL MOVILIDAD SEGURA PARA JAMUNDÍ	<p>DECIMA PRIMERA OBSERVACION (ANEXO NUMERO 1):</p> <p>5. Criterios relacionados con seguridad vial</p> <p>a) Siniestralidad: Criterio relacionado con los sucesos que producen un daño material o umano, estando implicado un vehículo en una vía. El análisis del criterio de siniestralidad se presenta en la zona de influencia del SAST siguiendo la metodología descrita en la Guía Metodológica.</p> <p>Nota: Siempre deberá realizarse y registrarse en el sistema de información el análisis de la siniestralidad de la zona de influencia del SAST</p> <p>Identificar el o los puntos críticos de siniestralidad según las estadísticas de la autoridad de tránsito territorial y causas de los siniestros según el Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT) dentro de la zona de influencia. Las estadísticas deberán reportarse mes a mes según la gravedad del choque: Con muertos, con heridos o solo daños. Los datos de las estadísticas se presentarán para la zona de influencia y periodo de tiempo definidos en la Guía Metodológica y serán comparados con la información consignada en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito (RNAT) de la base de datos del sistema RUNT</p> <p>Estarían solicitando el reporte de la misma información dos veces al MT y a la ANSV, lo que está en contravía con la ley anti trámites, la ANSV debe consulta estas estadísticas directamente en el RNAT</p>		X	La autoridad de tránsito solicitante deberá realizar el cálculo de accidente equivalente y reportar la información utilizada para dicho cálculo (IPAT), la ANSV verificará que los IPAT's utilizados para el cálculo del AE cumplen con los requisitos del criterio.
Juan Pablo Yunez Medina	Representante Legal - UNION TEMPORAL MOVILIDAD SEGURA PARA JAMUNDÍ	<p>DECIMA SEGUNDA OBSERVACION (ANEXO NUMERO 1):</p> <p>5. Criterios relacionados con seguridad vial</p> <p>c) Infracciones: Estadísticas de infracciones elaboradas por la Autoridad de Tránsito en la zona de influencia del SAST.</p> <p>Nota: En caso de no existir información de la siniestralidad se podrá realizar la evaluación del criterio de infracciones</p> <p>Identificar el o los puntos de infracciones de tránsito según las estadísticas de la autoridad de tránsito territorial dentro de la zona de influencia.</p> <p>Las estadísticas deberán reportarse mes a mes, se presentarán para la zona de influencia y periodo de tiempo definidos en la Guía Metodológica y serán comparados con la información consignada en el Sistema Integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT). La gestión administrativa asociada al historial de cada una de las infracciones, como parte de la estadística a valorar y reportada en el SIMIT, debe indicar el estado de cartera de los comparendos (pagados/no pagados).Estarían solicitando el reporte de la misma información dos veces al SIMIT y a la ANSV, lo que está en contravía con la ley anti trámites, la ANSV debe consultar estas estadísticas directamente en el SIMIT y adicionalmente no entendemos qué relación existe entre las infracciones pagadas y nopagadas con la seguridad vial. El hecho importante aquí es prevenir la accidentalidad, por lo que se debe tener en cuenta es el número de comparendos cancelados efectivamente.</p>		X	Los criterios técnicos establecidos en el proyecto de resolución (Siniestralidad, prevención e infracciones) se basaron en un análisis desde el punto de vista de seguridad vial. Se aclara que dicho proyecto contempla además de sustentar el punto con cifras de siniestralidad, el criterio de infracciones, ya que permite identificar conductas temerarias por parte de los conductores en la zona de influencia. Las estadísticas de infracciones elaboradas por la Autoridad de Tránsito en la zona de influencia del SAST se requieren para la verificación del cumplimiento del criterio.
Juan Pablo Yunez Medina	Representante Legal - UNION TEMPORAL MOVILIDAD SEGURA PARA JAMUNDÍ	<p>DECIMA TERCERA OBSERVACION (ANEXO NUMERO 1):</p> <p>6. Evaluación de la Velocidad</p> <p>"Estudio de Velocidad. Estudio en el cual la Autoridad de Tránsito presente los análisis de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía para determinar la velocidad máxima permitida en la zona de influencia según lo establecido en el Código Nacional de Tránsito Terrestre y posteriormente, determinar la velocidad de fiscalización, la cual debe ser consistente con la velocidad máxima permitida".</p> <p>Proponemos que el texto definitivo de este apartado, haga aclaración de:</p> <p>a) La entidad Administradora de la infraestructura vial y/o el contratista concesionario de la vía, tendrán que acoger y acatar la velocidad determinada en el estudio de velocidad elaborado por la Autoridad de Tránsito y validado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial; sin perjuicio de la velocidad definida y señalizada en el tramo de vía.</p> <p>b) Como otra opción, se aporten los estudios realizados por la entidad Administradora de la infraestructura vial y/o el contratista concesionario de la vía; manteniendo la velocidad allí definida y señalizada en el tramo de vía</p>		X	Respecto a la diferencia de velocidad máxima permitida que puedan existir entre la señalización de velocidad en el sitio (antes de instalar un SAST) y la verificada en el proceso de autorización del SAST, se deberá atender la velocidad máxima permitida de conformidad con el método de límites de velocidad vigente por el Ministerio de Transporte y las disposiciones del Código Nacional de Tránsito. Se aclara que tanto la Autoridad de Tránsito como la Entidad que administre la Infraestructura deben dar cabal cumplimiento a las disposiciones sobre la materia Por otra parte, Respecto al aporte de la información de los estudios realizados por la entidad Administradora de la infraestructura vial, no corresponde al alcance, de la resolución en cuestión.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Juan Pablo Yunez Medina	Representante Legal - UNION TEMPORAL MOVILIDAD SEGURA PARA JAMUNDÍ	DECIMA CUARTA OBSERVACION (ANEXO NUMERO 1): 6. Indicadores En las cuales se establecerá los indicadores y la línea base de estos, que permitan hacer el seguimiento a cada uno de los SAST. (Siniestralidad, Cobro, Infracciones). Reportar la información de la línea base y reportar mes a mes los indicadores de seguimiento (Número de siniestros, Accidente Equivalente, Número de infracciones impuestas, Número de infracciones pagadas) de los SAST en la zona de influencia. Estarían solicitando el reporte de la misma información dos veces al MT, SIMIT y a la ANSV, lo que está en contravía con la ley anti trámites, la ANSV debe consulta estas estadísticas directamente en el RNAT Y SIMIT entre otras.		X	La información solicitada en el numeral 6. Indicadores, hace referencia a la obligación de seguimiento que tendrá a cargo la Agencia Nacional de Seguridad Vial y los organismos de tránsito, con el fin de verificar la efectividad de la implementación del equipo SAST en el sitio autorizado frente a la disminución de siniestros viales. Al respecto, se informa que se establecerá el detalle solicitado en la guía metodológica que reemplazaría la actual Resolución 426 de 2018 de la ANSV.
Juan Pablo Yunez Medina	Representante Legal - UNION TEMPORAL MOVILIDAD SEGURA PARA JAMUNDÍ	DECIMA QUINTA OBSERVACION (ANEXO NUMERO 2): REQUERIMIENTOS MÍNIMOS DE LA SEÑALIZACIÓN PARA DISEÑO, INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SAST TABLA No.2 Consideramos que con esto habría saturación de señalización en la zona (El subrayado es nuestro).		X	Con referencia a la ubicación de las señales, se informa que la Ley 1843 de 2017, establece en su artículo 10, que para vías nacionales en donde operen ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones de tránsito que detecten velocidad la señal deberá ubicarse a 500 metros de antelación del equipo, y en otros casos se deberán adicionar señales visibles en la vía. Las otras señales se incluyen con el fin de garantizar la adecuada información a los usuarios de las vías con relación a la existencia de un SAST. Adicionalmente, el objetivo aparte de informar, es alertar al usuario que está en un zona de fotodetección que a su vez está catalogada como crítica desde el punto de vista de seguridad vial, con el objetivo de propender en la disminución de los siniestros viales.
Jefferson Guzman		El artículo 4 menciona que la metodología para sustentar y evaluar los criterios técnicos deberá ser adoptada y publicada por la ANSV en de 60 días, actualmente la metodología se encuentra reglamentada por el decreto 426 del 18/05/18, ¿esta será modificada o reemplazada?	Parcialmente		Efectivamente la Agencia Nacional de Seguridad Vial emitirá una nueva metodología, para evaluar los criterios de seguridad vial.
Jefferson Guzman		El artículo 5. Ubicación de los dispositivos, ratifica que los SAST no podrán operarse en vehículos en movimiento durante la detección de la presunta infracción, sin embargo, se solicita a la ANSV evaluar y considerar excepción en este término respecto a la posibilidad de realizar control mediante SAST a la ocupación no autorizada del espacio público por parte de vehículos automotores parqueados en sitios prohibidos señalizados y determinados en acuerdo a lo establecido en el artículo 76 de la ley 769 del 2002 "Código Nacional de Tránsito Terrestre", que dificultan la movilidad de los diferentes actores viales (peatones, ciclistas, vehículos particulares, vehículos públicos de pasajeros y vehículos públicos de carga), convirtiéndose en un generador de riesgo en la seguridad vial de los mismos.  La anterior solicitud se sustenta ante la no viabilidad técnica y operativa de implementar un sistema eficiente y dinámico para el control automático de detección de infracciones para código C02 "Estacionar un vehículo en sitios prohibidos" mediante SAST de modalidad fija.  A continuación, se describe técnica y operativamente el alcance de la implementación de SAST instalado en vehículo para el control por código C02  Descripción técnica del sistema de fiscalización electrónica de infracciones por C02  El Sistema ha sido desarrollado para detectar automáticamente vehículos estacionados en sitios prohibidos definidos por la autoridad de tránsito y la cual está conformado por: · Cámaras IP de alta resolución con control electrónico para el recaudo de las evidencias fotográficas y de video. · Un sistema iluminación artificial (flash) del tipo infrarrojo (DIN) para operar		X	Uno de los objetivos del uso de ayudas tecnológicas es generar un efecto disuasivo frente a los actores viales, para que se abstengan de efectuar comportamientos riesgos. Un vehículo en movimiento no cumpliría con el objetivo planteado, ya que el actor vial no se podría percatar de su existencia, se trataría de una forma de sorprender al infractor, lo cual no está acorde con los propósitos que se persiguen en materia de seguridad vial.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Jefferson Guzman		<p>En el anexo 1 numeral 6: Indicadores del proyecto de resolución, se establece la generación de indicadores que permitan hacer seguimiento a cada SAST (Siniestralidad, cobro, infracciones) mediante el reporte de "la información de la línea base y reportar mes a mes los indicadores de seguimiento (número de siniestros, accidente equivalente, número de infracciones impuestas, número de infracciones pagadas de los SAST en la zona de influencia". De lo anterior se requiere detalle en:</p> <p>Al indicar el concepto "cobro", ¿A que alcance o detalle de la información hace alusión este punto?</p> <p>¿Existirá algún formato para la presentación de la información acá indicada?</p> <p>¿La información a presentar dependerá del criterio seleccionado?, es decir si el criterio autorizado es siniestralidad, ¿se deberán enviar estadísticas e indicadores de siniestralidad únicamente?, o ¿se deberán igualmente enviar datos de infracciones y cobro?</p> <p>Respecto al concepto "infracciones pagadas" ¿Qué alcance tiene este término?, considerando que el proceso de pago se puede diferir en un plazo de tiempo o cuotas, sin mencionar procesos de cobro coactivo.</p>		X	<p>Respecto al concepto de cobro, se hace alusión al número de infracciones pagadas y existe un formato para la presentación de dicha información. De otro lado, la información a presentar depende del criterio sustentado para la instalación del SAST. Respecto al concepto de "infracciones pagadas" hace referencia al cobro total de la sanción pecuniaria, de tal manera que el infractor se encuentra a paz y salvo.</p> <p>Al respecto se informa que el alcance, detalle de diligenciamiento de formatos, forma y contenido a presentar para la evaluación de los indicadores se detallará en la guía metodológica.</p>
Jefferson Guzman		Los formatos actuales en los cuales se consolida la información a evaluar del criterio técnico seleccionado, ¿serán modificados?		X	Los formatos actuales que sustentan los criterios técnicos, consagrados en la Resolución 718 de 2018, estos serán modificados en la guía metodológica que se adoptará posteriormente.
Jefferson Guzman		Si bien la norma no indica ser retroactiva, para los SAST que ya están en operación bajo autorización del Ministerio de Transporte se establecerá alguna condición respecto a la actualización de información asociada a certificaciones de velocidad y estadísticas (siniestros, cobro e infracciones) mencionadas en el proyecto de resolución.		X	<p>Respecto a los indicadores que deben reportar a la autoridad, estos están definidos en el Artículo 11 y en el numeral 6 del Anexo 1, y su forma de presentación será definida en la metodología Para La Evaluación De Los Criterios De Seguridad Vial, documento que se deriva del proyecto de resolución en cuestión y adoptará la ANSV.</p> <p>De otra parte, no se afectaran los derechos otorgados con la autorización en funcionamiento, lo que se busca es tener una trazabilidad para el seguimiento al comportamiento de los actores viales y las condiciones de seguridad vial en los puntos autorizados para la instalación de SAST.</p>
Jefferson Guzman		¿Respecto a la nueva metodología de evaluación se podrá conocer previamente los alcances de la misma previa a su entrada en vigencia?		X	La nueva metodología de evaluación se incluirá en la resolución que reemplazará a la vigente 426 de 2018, la cual será publicada posteriormente para consulta pública.
Jefferson Guzman		Actualmente la plataforma del Ministerio de Transporte permite la consulta de los SAST autorizados a nivel nacional <a href="https://tramitefoto.mintransporte.gov.co/ubicaciones-aprobadas/">https://tramitefoto.mintransporte.gov.co/ubicaciones-aprobadas/</a> , esta información seguirá vigente para consulta en esta página o se establecerá otra plataforma.	X		Existirá un periodo de transición en el cual las consultas continuarán realizandose en la página del Ministerio de Transporte. Una vez finalice dicho periodo la información podrá ser consultada directamente en la página de la ANSV.
Carolina Rios Trujillo		Fotomultas Avenida la Sirena: Se inauguró en marzo la nueva Avenida la Sirena (Cil 153) que conecta las carreras 19 y novena. Debido a que una gran parte de la vía es recta, se presentan constantes situaciones en que motos y carros - sobre todo motos - aceleran a una muy alta velocidad generando mucho ruido en el sector, además de exponerse a tener accidentes. Por esta razón les escribo. Sería ideal poder instalar cámaras de foto multas en esta vía para evitar tanto molestias por ruido excesivo de los vehículos que van a altas velocidades y así mismo, evitar accidentes de estos mismos vehículos.		X	La observación no hace referencia al proyecto de resolución en cuestión. La necesidad de instalación de ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones al tránsito debe ser dirigida a la autoridad de tránsito respectiva dentro de su jurisdicción.
Robinson Ospina		Los sistemas de fotodetección que midan velocidad deben estar calibrados y se deben estar recalibrando en periodos no superiores a 1 año, y se deben hacer verificaciones mensuales a cada medidor. Si el medidor no pasa la verificación se deberá calibrar inmediatamente y no podrá operar. Esto dado que en Colombia no están calibrando estos instrumentos de medida, que están expuestos a condiciones ambientales severas (sol y agua) y ante cualquier exposición como esta, obviamente existirá un desajuste.		X	Es de resaltar que lo que debe acreditar cada autoridad de tránsito es que todo equipo autorizado, durante su operación debe tener la certificación de calibración vigente y esta, debe ser cargada al sistema de información de la ANSV. Con respecto a la validación de las calibraciones, se informa que estas deben ser emitidas por laboratorios acreditados de acuerdo con lo establecido en el Decreto 1595 de 2015. Los laboratorios que se acrediten para prestar el servicio de calibración deberán demostrar la trazabilidad metrológica de sus instrumentos medidores de velocidad conforme a los patrones de referencia definidos por alguna de las siguientes instituciones: el Instituto Nacional de Metrología – INM o los Institutos Designados por éste, los Institutos nacionales de metrología de otros países, que sean firmantes del Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (MRA) en el ámbito del Comité Internacional de Pesas y Medidas, (CIPM) de la Oficina Internacional de Pesas y Medidas (BIPM); los laboratorios de calibración que sean legalmente constituidos y que demuestren su competencia técnica mediante un certificado de acreditación con la norma ISO/IEC17025 (NTC-ISO/IEC17025), vigente para cada magnitud específica en la que ofrezcan sus servicios de calibración y otorgado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), o por un Organismo de Acreditación que haga parte de los Acuerdos Multilaterales de Reconocimiento (MLA/MRA) donde participe ONAC. De igual manera, se señala que el presente proyecto de resolución no tiene por objeto reglamentar aspectos de la calibración de los equipos.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN " POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS , SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO."**

Nanito Becerra		Estoy de acuerdo con las fotomultas , siempre y cuando se coloquen en los lugares apropiados proteger vidas y no colocarlos en lugares como máquinas para hacer dinero. Que sean los Municipios encargados de administrarlas y no personal particulares porque se convierte en un ladronismo.		X	No se considera un comentario sobre el proyecto de resolución. Asi mismo , se indica que el proyecto de Resolución tiene por objeto reglamentar los criterios técnicos en seguridad vial , para la instalación y operación de los SAST, aplicable a todas las autoridades de tránsito que directamente o a través de terceros operen estos dispositivos, según lo establecido en las normas que rigen la materia.
Manuel Alvarado		Yo vivo en Cucuta y en la vía de 3 carriles en cada sentido hacia la frontera (la parada) sitios donde restringen la velocidad a 40 km/h y en otros lados a menos, teniendo puentes peatonales y en afueras de pueblos o ciudades. Esto favorece la concesionaria de fotomultas. Es inaudito que haya más carriles para frenar los autos. Hay varias nacionales como entre ocaña y aguachica donde subes y bajas de velocidad debido a los carteles y las camaras de fotomultas. Yo pregunto si hay una velocidad máxima ...por qué no hay una velocidad minima (para estas concesionarias) en este tipo de vias , para que ellas no abusen y no hagan frenar en sitios que uno ve solos.		X	No se considera una observación directa acerca del proyecto. No obstante, se señala que la velocidad máxima permitida en una vía, se establecerá de conformidad con el método de límites de velocidad vigente por el Ministerio de Transporte y las disposiciones del Código Nacional de Tránsito. Se aclara que tanto la autoridad de tránsito como la Entidad que administre la Infraestructura deben dar cabal cumplimiento a las disposiciones sobre la materia.
Ivan Dario Garces		Ya que las camaras se apoyan en la base de datos del RUNT , sería bueno que este informe al propietario de un vehículo, a través de correo electrónico , el próximo vencimiento de algún documento , y asi ayuda al ciudadano a que estos documentos no alcancen a vencer , y por consiguiente habría más seguridad en el transporte.		X	Es importante mencionar que, el presente proyecto de Resolución tiene por objeto reglamentar los criterios técnicos en seguridad vial para la instalación y operaciones de los SAST , por tanto, esta reglamentación no tiene el alcance de regular condiciones de tecnología de los dispositivos a instalar.
Iván Dario Garces		Que en caso de venderse un documento y la camara lo detecte , que dicho comparendo llegue de forma ágil al propietario , ayudándose el sistema de notificación via electrónica a través de mms o correo y también de comparendo físico a la dirección registrada por el propietario de dicho vehículo para que siendo notificado de la infracción , corrija y haga expedir el documento vencido y pague la infracción , antes de que ocurra una segunda vez.		X	Se reitera que el objeto del presente proyecto de Resolución tiene que ver con la reglamentación de los criterios técnicos en seguridad vial para la instalación y operación de los SAST. El procedimiento de notificación y de la iniciación del proceso administrativo sancionatorio por presuntas infracciones a las normas de tránsito , están por fuera de la órbita del presente proyecto de Resolución.

**Observaciones:** Las anteriores respuestas fueron enviadas a todos los ciudadanos que manifestaron sus observaciones

**MARIA DEL PILAR URIBE PONTON**  
 Coordinadora del Grupo de Regulación  
  
 Ministerio de Transporte

**Fecha**