



La movilidad  
es de todos

Mintransporte

## RESPUESTAS AUDIENCIA DE RENDICIÓN DE CUENTAS SECTOR TRANSPORTE 2020

Dando cumplimiento a la ley 1757 de 2015 y a lo establecido en el Manual de Único de Rendición de cuentas, el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas remiten respuesta a las preguntas formuladas por los ciudadanos dentro del proceso de rendición de cuentas, no sin antes agradecer a todos los grupos de interés, su participación en los espacios de dialogo y control de la gestión del sector transporte.

- Preguntas recibidas por WhatsApp

**Ciudadano: Anónimo**

**Pregunta:**

**¿Por qué en Colombia venden vehículos con requisitos de seguridad menores a los de otros países?**

**Respuesta Agencia Nacional de Seguridad Vial –ANSV**

Colombia cuenta con estándares vehiculares en materia de cascos para motociclistas, frenos, llantas, acristalamientos, cinturones de seguridad, apoya cabezas, bolsas de aire, acristalamientos, cintas retrorreflectivas y vehículos de servicio público. Particularmente el estándar de cascos para motociclistas tiene la exigencia de desempeño de las Naciones Unidas y de la FMVSS de los Estados Unidos.

El reto que se ha fijado Colombia es ser el primer país latinoamericano en cumplir con las exigencias definidas en los acuerdos de las Naciones Unidas, de manera que sea el modelo regional en materia de seguridad vehicular.

**Ciudadano: Juan Francisco Jimenez**

**Pregunta:**

**¿Cuál es el plan del sector transporte para reconstruir la infraestructura vial del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina?**

**Respuesta Instituto Nacional de Vías - INVIAS**

De acuerdo con la instrucción del presidente Iván Duque, el sector transporte adelanta el Plan 10 (con un plazo de 10 días) y el Plan 100 (con un plazo de 100 días) para reconstruir la infraestructura vial de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.



La movilidad  
es de todos

Mintransporte

PLAN DE ACCIÓN 10 DIAS - ATENCIÓN EMERGENCIA SAN ANDRES Y PROVIDENCIA						
No.	ACTIVIDAD	ACTORES	INICIO	FIN	ESTADO	Porcentaje
<b>1 RECUPERACIÓN DE LA TRANSITABILIDAD SOBRE LA VIA CIRCUNVALAR DE SAN ANDRES</b>						
1.1	Remoción de escombros sobre la vía y habilitación parcial del tránsito vehicular	INVIAS - Gobernación - Bomberos - Armada Nacional	17/11/2020	18/11/2020	Cumplido	100%
1.2	Inspección de la vía e identificación de daños	Grupo especialistas INVIAS	18/11/2020	21/11/2020	Cumplido	100%
1.3	Reconformación de terraplen en PR12+425 pérdida de banca total (carreteable temporal)	INVIAS	19/11/2020	23/11/2020	Cumplido	100%
1.4	Protecciones temporales en pérdida de banca parcial (apuntalamientos y llenos laterales para confinamiento)	INVIAS	20/11/2020	27/11/2020	En progreso	80%
1.5	Señalización vertical y horizontal de sectores críticos para garantizar seguridad vial	INVIAS	23/11/2020	27/11/2020	En progreso	80%
1.6	Limpieza y remoción de escombros en franjas laterales de vía (activación de cuadrillas de personal)	INVIAS	20/11/2020	27/11/2020	En progreso	20%
1.7	Identificación de sitios de pare y siga, y puesta en operación del corredor	INVIAS	27/11/2020	28/11/2020	En progreso	50%
1.8	Mesa de trabajo autoridad ambiental (Coralina) y DIMAR posibles intervenciones y acciones conjuntas para la atención de la emergencia	INVIAS - CORALINA - DIMAR	20/11/2020	24/11/2020	Cumplido	100%
1.9	Mesa de trabajo OCRE (permisos temporales)	INVIAS - OCRE	24/11/2020	25/11/2020	En progreso	30%
1.10	Prediseños intervención de sitios críticos y estimación de presupuesto de obras y actividades relacionadas	INVIAS	18/11/2020	23/11/2020	Cumplido	100%
1.11	Gestión y transporte de maquinaria amarilla para reconstrucción de infraestructura	INVIAS	18/11/2020	28/11/2020	Cumplido	100%
<b>2 RECUPERACIÓN DE LA TRANSITABILIDAD SOBRE LA VIA CIRCUNVALAR Y CANAL DE ACCESO MARÍTIMO DE PROVIDENCIA</b>						
2.1	Remoción de escombros sobre la vía y habilitación parcial del tránsito vehicular	INVIAS - Batallón Ingenieros - UNGRD - Armada Nacional	17/11/2020	21/11/2020	Cumplido	100%
2.2	Inspección de la vía e identificación de daños (mínimas reparaciones)	Grupo especialistas INVIAS	18/11/2020	19/11/2020	Cumplido	100%
2.3	Estimación de presupuesto de obras y actividades relacionadas	INVIAS	19/11/2020	20/11/2020	Cumplido	100%
2.4	Inspección estructural del muelle Marítimo	INVIAS	18/11/2020	20/11/2020	Cumplido	100%
2.5	Batimetría e identificación del canal de acceso marítimo al muelle	INVIAS	23/11/2020	30/11/2020	En progreso	20%

Ciudadano: Juan Francisco Jimenez

Pregunta:

¿De la misma forma, con fecha exacta para que época del próximo año el túnel de la línea está funcionando las 24 horas, todo terminado y sin ninguna clase de interrupciones?

Respuesta Instituto Nacional de Vías - INVIAS

El túnel de La Línea actualmente se encuentra al servicio las 24 horas y sin interrupciones, no obstante, en los meses de agosto y septiembre se hicieron unos cierres cortos que permitieron adelantar pruebas a los sistemas y equipos con tránsito real, actividades que son normales en los túneles recién entrados en operación.



La movilidad  
es de todos

Mintransporte

Los cierres que se presentan en el corredor Calarcá - Cajamarca se deben a la prevención por el riesgo que genera el sitio crítico en Km. 39 - talud Bellavista. Como es de conocimiento general, el INVÍAS ha tenido que restringir el paso por seguridad vial y facilitar las obras de estabilización correspondientes.

Tenemos previsto para el mes de febrero haber estabilizado la parte más crítica del talud y poder restablecer el paso de vehículos sin restricciones.

**Ciudadano: Gustavo Fonseca Ávila**

**Pregunta:**

La pregunta es la regulación para los ciclistas en las vías y programas de formación por el incremento del uso de las bicicletas tanto en lo urbano como en lo rural. Qué posibilidad hay que se realicen campaña de puntos seguros para ciclistas?

**Respuesta Agencia Nacional de Seguridad Vial –ANSV**

En relación con la inquietud presentada en la rendición de cuentas que realizó la Entidad, me dirijo a usted para dar respuesta en los siguientes términos:

En cuanto su primera inquietud “la regulación para los ciclistas en las vías”, le informamos que el artículo 94° del Código Nacional de Tránsito, contempla las *normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclo*, señalando que: Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

- 1. Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.*
- 2. Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.*
- 3. Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.*
- 4. No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que*



*transiten en sentido contrario.*

*5. No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.*

*6. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.*

*7. Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.*

*8. No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.*

*9. Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.*

*10. Los conductores y los acompañantes cuando hubiere deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.*

*11. La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del Vehículo y programas de formación*

De igual manera el artículo 95° del citado Código (modificado por el artículo 9 de la Ley 1811 de 2016) establece las *normas específicas para bicicletas y triciclos*, indicando que estas se sujetarán a las siguientes normas específicas:

*1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código.*

*2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.*

*3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.*

*4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que impida un tránsito seguro.*



*5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja.*

También debe ser de dominio del ciclista el reconocer la Resolución 160 de 2017 *“Por la cual se reglamenta el registro y la circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo y se dictan otras disposiciones.”* Particularmente el Artículo 18° en el que se reglamenta:

*“(…)*

*Uso del casco para usuarios de bicicleta y bicicleta asistida. Es de carácter obligatorio seguir lo ordenado por el Código Nacional de Tránsito en cuanto al uso del casco para usuarios de bicicletas y bicicletas asistidas. El Ministerio de Transporte recomienda en cualquier caso el Uso del Casco*

*Parágrafo 1. En todo caso el casco deberá usarse obligatoriamente en los siguientes eventos:*

- Cuando el conductor sea un menor de edad.*
- Cuando se trate de eventos deportivos, competitivos o en entrenamiento. Se entiende como entrenamiento cualquier preparación o adiestramiento en vías de uso público con el propósito de mejorar el rendimiento físico y técnico para el desarrollo de las capacidades de un ciclista.*

*(…)”*

De igual forma, es importante destacar la Ley 1811 de 2016, **“Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito”**, en la que se contemplan derechos y deberes que todo ciclista debe conocer.

Asimismo, es importante resaltar que los ciclistas deben conocer y aplicar lo dispuesto en la Ley 769 de 2002 el **Código Nacional de Tránsito** ya que, como actores viales en un escenario de corresponsabilidad, pueden compartir espacios con los demás actores viales, lo que necesariamente implica el cumplimiento de la normatividad vigente en materia de tránsito, especialmente en lo atinente al respeto de las señales de tránsito, y límites de velocidad.

Ahora bien, de acuerdo con su segunda y tercera duda respecto a “programas de formación” y “realización de campaña de puntos seguros para ciclistas” en el marco del incremento del uso de la bicicleta en lo urbano y los rural, le informamos que durante este año se realizaron las siguientes actividades que se enuncian a continuación:

- ***Estrategia ANSV se toma tu región:***

Es un ejercicio de fortalecimiento de capacidades técnicas a los territorios, que busca promover el desarrollo de acciones en seguridad vial pertinente y contextualizada a la región en particular. En esta serie de capacitaciones y encuentros, se abordan temáticas directamente relacionada con la movilidad ciclista y su seguridad, vinculando gestión de las secretarías de tránsito, transporte o movilidad, los cuerpos operativos de control, conductores de vehículos motorizados e incluso con los colectivos de ciclistas. Dentro de las temáticas que se abordan están: derechos y deberes del ciclista en la movilidad, derechos del ciclista para la movilidad segura, conoce tu bicicleta como vehículo, intervenciones urbanas para la promoción de la movilidad segura de los actores viales vulnerables, ¿Cómo evitar siniestros con ciclistas?, entre otros.

Actualmente llevamos a cabo estas capacitaciones a más de 1000 personas en temas asociados a la seguridad vial ciclista, de los departamentos de Huila, Cesar, Tolima, Boyacá, Valle del Cauca, Meta, Santander, Atlántico, Bolívar, Cundinamarca, Magdalena, Caldas, Quindío, Nariño y Risaralda, entre otros.

- **Pacto por la Seguridad Vial de los Ciclistas:**

En el mes de noviembre del año 2020, el Ministerio de Deporte, el Ministerio del Transporte, la Dirección de Policía de Tránsito, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el gremio de transportadores de carga, representantes de empresas de mensajería en bicicleta y representantes de colectivos ciudadanos de ciclistas firmaron un pacto por la Seguridad Vial de los ciclistas, buscando a través del pacto la generación de acciones entre los firmantes encaminadas a salvaguardar la vida de los ciclistas en las carreteras del país de manera conjunta entre las autoridades, ciclistas y transportadores de carga.

- **\* Acciones en Vía**

Se han desarrollado acompañamientos pedagógicos a las entidades distritales como la Secretaría de Movilidad y el Instituto Distrital de Recreación y Deporte en el tramo Bogotá Choachí, en donde se han venido evidenciando diferentes problemáticas asociadas a la interacción de ciclistas con otros actores viales; también, se desarrolló una evaluación de seguridad vial del tramo en la que se evidenciaron diferentes problemas vinculados a la infraestructura y al

comportamiento de los usuarios de la vía.

También, se adelantaron acciones pedagógicas con 240 ciclistas en la Concesión Briceño, Tunja Sogamoso, en la que se buscó reducir los riesgos asociados al no uso de casco, luces y reflectivos; así como la promoción de los comportamientos seguros en la vía, y a reconocer los derechos y deberes de los ciclistas.

Para finalizar, se están estructurando proyectos que beneficiarán a este actor vial en el 2021:

- **Investigación de transporte activo:**

Es una investigación que tiene como objetivo caracterizar los riesgos y condiciones particuladas asociadas a la movilidad de los ciclistas a nivel nacional, en municipios priorizados, en los diferentes usos de la bicicleta en el marco de la coyuntura en la pos-pandemia en donde muchas realidades de la movilidad se han transformado y se procura el uso de transportes individuales para la prevención del contagio del COVID 19, esta incluye el desarrollo de un pilotaje sobre intervenciones propuestas para el abordaje de los hallazgos de la investigación.

- **Bici destrezas:**

Proyecto que aportará a la formación tanto de ciclistas como de conductores, a través de capacitaciones y evaluaciones de destrezas de conducción en vía, 25.000 ciclistas serán capacitados y estará en 38 municipios del país (seleccionados por la alta tasa de mortalidad de este actor vial).

- **Política de la bicicleta**

La política del uso de la bicicleta que se está construyendo desde la ANSV, en compañía del Ministerio de Deporte y el Ministerio de Transporte, tiene propuesto como uno de sus objetivos, el uso de la bicicleta como medio de micro movilidad, como participante protagónico de la estrategia de transporte activo en búsqueda de una articulación plena con los sistemas de transporte masivo, fortaleciendo iniciativas de movilidad sostenible y reconociendo las diversidades de cada territorio.

De la misma manera, contempla la adaptación de la ciclo infraestructura a nivel nacional, propende por la implementación del sistema de bicicletas públicas con articulación tarifaria, y promoción de estrategias para la prevención y seguimiento a hurtos de bicicletas.

También busca favorecer las condiciones del uso de la bicicleta como herramienta de trabajo, reglamentación y socialización de normas de



**La movilidad  
es de todos**

**Mintransporte**

vehículos seguros no motorizados, programas de cualificación del uso de la bicicleta para población escolar y población en general liderado por entidades públicas.

**Ciudadano: Bárbara Gutiérrez**

**Pregunta:**

**¿Así como en los aeropuertos se implementan los protocolos de bioseguridad esto cómo avanza en los puertos y embarcaciones que llegan al país?**

**Tiene que avanzar de mejor manera ya que estas embarcaciones son de bastante movilidad de personas las cuales son trasladadas de un lugar a otro y el riesgo de contagio también puede ser muy alto**

**Respuesta Superintendencia de Puertos y Transporte- SUPERTRANSPORTE**

El Ministerio de Salud y Protección Social mediante Resolución 904 de 11 de junio de 2020 adoptó el Protocolo de bioseguridad para el manejo y el control del riesgo de Coronavirus COVID- 19 en el sector portuario, este protocolo complementó lo establecido en la Resolución 666 de 2020, en el numeral 3.3. del Protocolo se establecieron las medidas que se deben adoptar para la atención a las motonaves con el fin de mitigar el riesgo de contagio.

**Ciudadano: Assly Valentina Cuadrado Pardo**

**Pregunta:**

**Buenos días. Me gustaría saber si en el 2021 se contará en las vías nacionales con el servicio 24/7 de grúa, ambulancia y carro taller, o si continuará en la modalidad actual con servicio únicamente de fines de semana. Específicamente me gustaría saber cómo funcionará en la ruta 45A07. ¡Gracias!**

**Respuesta Agencia Nacional de Infraestructura ANI e Instituto Nacional de Vías - INVIAS**

Las concesiones a cargo de la ANI cuentan con servicio de grúa, ambulancia y carro taller con servicio las 24 horas durante los siete días de la semana. El servicio de grúa se presta en todo el corredor concesionado, acercando al vehículo varado o accidentado al punto poblado más cercano dentro del corredor concesionado. El servicio de ambulancia incluye primeros auxilios con médico a bordo, dentro del corredor concesionado en caso de que el usuario de la vía lo requiera. Por último, el carro taller brinda servicios básicos



de mecánica dentro del corredor concesionado a los vehículos usuarios de la vía.

INVIAS ha implementado a través de la Gestión vial integral una nueva forma de administrar, atender y operar los corredores viales de mayor movilidad a su cargo incluyendo actividades para la prestación de servicios al usuario mediante ambulancia, grúa y carro taller, actividades que son coordinadas desde un centro de control regional mediante la línea de atención al usuario del corredor vial.

Ahora bien, respecto a la ruta 45A07 San Gil – Bucaramanga la cual hace parte del corredor vial Zipaquirá – Palenque, INVIAS invierte \$136,000 millones, \$36,000 en un contrato en ejecución hasta el mes de febrero de 2021 el cual contempla la prestación de los servicios al usuario mediante ambulancia, grúa y carro taller los fines de semana incluyendo días festivos y \$100,000 millones en un proceso de selección que garantizará la atención y operación del corredor hasta el 2022 y prevé la prestación de servicios al usuario antes descritos durante la jornada de 24/7.

**Ciudadano: Anónimo**

**Pregunta:**

¿Cómo hacer para garantizar los mantenimientos de vías que luego de entregadas se deterioran y posteriormente en el largo plazo se le tienen que invertir más por falta de estos planes de mantenimiento?

¿Es responsabilidad de cada municipio o el Ministerio tiene acciones concretas?

¿Qué pasó con el puente Chirajara? ¿Cómo hacer para esto que no siga ocurriendo en el país?

**Respuesta Agencia Nacional de Infraestructura ANI e Instituto Nacional de Vías- INVIAS**

En todas las vías concesionadas a cargo de la ANI existe un plan de mantenimientos rutinarios y periódicos para toda la etapa de “operación y mantenimiento” del proyecto, con los cuales se garantiza que no exista deterioro de la infraestructura. Los proyectos constituidos bajo la modalidad APP son a largo plazo, alcanzando un máximo de 30 años de duración a menos que cuente con el concepto previo favorable del Consejo Nacional de Política Económica y Social, CONPES para un plazo mayor, durante los cuales se desarrollan distintas etapas en las que se asignan los riesgos a las distintas partes.

Después de la terminación de la etapa de construcción inicia la etapa de operación y mantenimiento, que corre por cuenta y riesgo de los concesionarios, es decir, en responsabilidad únicamente de ellos, quienes deben garantizar su correcta ejecución y que a su vez es medida mediante índices de estado de vías y evaluada por las interventorías. Para los concesionarios resulta fundamental mantener en buen estado las vías debido a que su pago depende del cumplimiento de los índices pactados en los proyectos. Los mantenimientos rutinarios y periódicos que se les realizan a las vías se efectúan de acuerdo con el Manual de Mantenimiento de Carreteras de INVIAS.

De conformidad con lo establecido en la Ley 105 del 1993, el mantenimiento y la atención de infraestructura vial está asignado de acuerdo con su clasificación y criterios de categorización, así las cosas, las vías primarias se encuentra a cargo de la Nación, las vías secundarias a cargo de los Departamentos y las vías de tercer orden como lo son las vías terciarias se encuentran a cargo de los Municipios y por lo tanto cada ente es responsable del mantenimiento de las vías a su cargo.

Así las cosas, el Ministerio de Transporte a través del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS y la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA adelanta la atención de los corredores primarios, de tal modo que actualmente 11,257 km de la red vial primaria se encuentra a cargo del INVIAS.

En consecuencia, el INVIAS en aras de facilitar el correcto funcionamiento de los corredores a su cargo realiza mantenimiento cada año con el fin de facilitar la movilidad de los usuarios y viajeros de los corredores viales a su cargo.

La construcción del nuevo Puente Chirajara, una obra clave en el corredor vial Bogotá-Villavicencio, se da como resultado de las mesas técnicas llevadas a cabo con los actores involucrados, el seguimiento de las veedurías ciudadanas de los departamentos de Meta y Cundinamarca y el acompañamiento permanente de la Contraloría General de la República, a través de la estrategia 'Compromiso Colombia'.

Podemos mencionar que la ANI llegó a un acuerdo con la Concesionaria encaminada a la construcción de una estructura que se construirá bajo el sistema de voladizos sucesivos, aplicando la norma de puentes vigente que es la CCP-14, estructura con la cual se solucionan todas las diferencias contractuales que se habían presentado con la Concesionaria.



La movilidad  
es de todos

Mintransporte

**Ciudadano: Anónimo**

**Pregunta:**

**¿Qué ha realizado la Superintendencia de Transporte para mejorar los trámites en línea?**

**Respuesta SUPERTRANSPORTE**

En la Superintendencia hemos dispuesto una gran cantidad de recursos para que todos los ciudadanos puedan contactarnos y realizar sus trámites mediante la página web [www.supertransporte.gov.co](http://www.supertransporte.gov.co), en la cual pueden encontrar un chat virtual y resolver sus consultas de manera inmediata en línea. También pueden encontrar un botón para presentar PQR, igualmente existe un botón denominado Supereducativo con material pedagógico, y cursos e-learning para conocer derechos y deberes de los usuarios. Hemos virtualizado ofertas de servicios incluyendo el Centro de Conciliación, además la ciudadanía puede solicitar reuniones con los directivos de la Entidad

**Ciudadano: Anónimo**

**Pregunta:**

**Buenos días, quisiera saber para qué sirve el registro nacional fluvial y cómo se accede a este**

**Respuesta Ministerio de Transporte**

El Registro Nacional Fluvial – RNF es un Aplicativo Web mediante el cual se automatizan los procesos y trámites que realizan los usuarios del modo fluvial ante las inspecciones fluviales, como las matrículas de las embarcaciones, registro de motores, expedición de permisos y licencias de tripulantes, expedición de certificados de inspección técnica y patentes de navegación de las embarcaciones.

Por otra parte, mediante el módulo Registro de Zarpe se implementa el zarpe electrónico, el cual permite que las empresas y/o usuarios realicen el zarpe de las embarcaciones de servicio público en línea desde sus oficinas, viviendas o en las inspecciones fluviales, lo cual permite que adelanten el trámite las 24 horas durante los 365 días del año sin tener que trasladarse a estas dependencias.

Los usuarios que presten servicio público de transporte fluvial podrán acceder al módulo de registro de zarpe en línea, previa autorización de usuario y contraseña, el cual es proporcionado por el Ministerio de Transporte a cada empresa de transporte fluvial.



**La movilidad  
es de todos**

**Mintransporte**

**Ciudadano: Anónimo**

**Pregunta:**

**Si me veo involucrado en algún accidente de Tránsito ¿cuáles son los pasos que debo seguir o qué debo hacer?**

**Respuesta Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV**

Esto es muy importante lo primero es identificar a donde comunicarse (lo primero es llamar al 123 o el número de emergencias del lugar donde se encuentra).

Luego identificar los datos básicos de donde ocurre el accidente para poder ser apoyado por los organismos de rescate.

Tomar medidas de protección y autocuidado como señalizar, hacerse visible prevenir que se genere un nuevo siniestro vial.

- **Preguntas recibidas por Facebook**

**Ciudadano: Oscar Eduardo Uribe**

**Pregunta:**

**Muy buen día ministra por q no han abierto la capacidad al turismo en el 70% nos estamos viendo afectados al solo 50% de ante mano gracias**

**Respuesta Ministerio de Transporte**

El Ministerio de Transporte está trabajando en conjunto con el Ministerio de Salud para revisar la posibilidad de adoptar nuevas medidas que permitan a los municipios aumentar la capacidad de pasajeros al interior de los vehículos utilizados para la prestación del servicio público de transporte en todas sus modalidades, de conformidad con el comportamiento del virus en nuestro país así como las medidas de bioseguridad existentes.

Por eso, desde el martes 15 de diciembre de 2020, hemos venido anunciando que se ha decidido ampliar la capacidad de ocupación de los pasajeros al interior de los vehículos hasta el 70%, conservando la rigurosidad de las condiciones de bioseguridad.

Esta decisión se tomó, en conjunto con el Ministerio de Salud y Protección Social, teniendo en cuenta diferentes aspectos técnicos y estudios científicos

e internacionales, y especialmente considerando: 1. En los sistemas de transporte masivo existen controles de acceso a los mismos por parte de las autoridades locales, lo que puede disminuir de manera importante el riesgo de contagio.

2. De acuerdo con el monitoreo de demanda efectuado por el Ministerio de Transporte y las solicitudes de diferentes ciudades para aumentar la capacidad de los vehículos en atención a las medidas de reactivación de los diferentes sectores, se advierte que existe un aumento en la demanda del transporte público, que de no atenderse adecuadamente se generaran espacios para el aumento de la ilegalidad u otro tipo de transporte sin garantizar medidas adecuadas para el control del contagio.

3. El Ministerio de Transporte ha adelantado gestiones ante el Ministerio de Salud y Protección Social con el fin de responder al incremento de la demanda y al aumento de las necesidades de servicio de las diferentes ciudades del país donde operan los Sistemas Integrados de Transporte Masivo; al respecto se adelantaron algunas reuniones con expertos de diferentes disciplinas revisando el estudio “Recomendaciones para transporte público y masivo, y control de COVID” elaborado por el Grupo Colaborativo de Modelamiento de COVID y Movilidad en Colombia (conformado por las Universidades de Los Andes, Nacional, Imperial Collage London, Numo Alliance, Instituto Nacional de Salud, Gobernación de Antioquía y Alcaldía de Medellín), que tiene por objetivo analizar qué cambios se deben implementar en el transporte para seguir retomando la normalidad estableciendo las pautas para aumentar la capacidad operativa del transporte público en Colombia y manteniendo un control adecuado frente al contagio haciendo algunas recomendaciones para aumentar la capacidad de los sistemas de transporte masivo, toda vez que con las medidas de seguridad adecuadas y el autocuidado por parte de los usuarios disminuye de forma considerable las posibilidades de contagio de la enfermedad demostrando a través de mediciones, modelaciones y algunas estadísticas que es posible mitigar el riesgo manteniendo las estrictas medidas y recomendaciones al realizar los viajes en el transporte público que se han venido ejecutando en los diferentes sistemas de transporte masivos del país.

4. El 23 de julio el Word Bank publicó artículo “En la lucha contra la COVID-19 (coronavirus), el transporte público debería ser el héroe, no el villano” El sector de transporte jugará un papel esencial en la tarea de reactivar las economías y frenar la propagación de la COVID-19. Resalta el documento que i) incluso durante una pandemia, el transporte público sigue siendo el eje de la movilidad sostenible y un elemento esencial de la recuperación económica, toda vez que las personas trabajadoras y que están vinculadas a los sectores

que primero inician la reactivación, en su mayoría utilizan el transporte público; y ii) con las medidas adecuadas, se pueden evitar los contagios.

El documento también resalta que hay cada vez más evidencias de que los usuarios del transporte público no enfrentan mayor riesgo de contagio que otras personas. Resaltó el documento que i) en Japón también se utiliza en gran medida el transporte público; aun así, los investigadores “no detectaron ningún foco de contagio asociado a la gran cantidad de personas que van a trabajar en tren. Normalmente, los pasajeros viajan solos y no hablan con otros pasajeros. Además, últimamente todos usan mascarillas”; ii) en Francia se demostró que ninguno de los 150 focos de contagio que se detectaron tras la reapertura de la economía tiene su origen en el transporte público; y iii) en Manhattan tenía la mayor densidad de líneas de subterráneos, pero la menor incidencia de casos de COVID-19, y que, por el contrario, las áreas con una mayor circulación de automóviles registraban tasas de contagio más elevadas, lo que llevó a algunos investigadores a concluir que los automóviles fueron los que “sembraron” la epidemia.

5. Recientemente en octubre de 2020, UITP La Unión Internacional de Transporte Público, publicó un estudio en el que afirma que “Actualmente, existen pruebas suficientes para demostrar que, cuando se aplican las medidas recomendadas por las autoridades sanitarias, el riesgo de contraer la COVID-19 en el transporte público es muy bajo. Si bien reconocemos que el riesgo cero no existe, el transporte público sigue siendo una de las formas más seguras de moverse y mantener la actividad en las ciudades. Con las medidas adecuadas, el transporte público es seguro frente a la COVID.”

Así las cosas y de acuerdo con las evidencias científicas y diferentes estudios frente a la mínima probabilidad del contagio en el transporte público, el Ministerio de Transporte, junto con el Ministerio de Salud y Protección Social, continúa trabajando en conjunto, revisando las que restringen la ocupación en los vehículos, de tal manera que se logre una mayor ocupación en el transporte público, conservando las estrictas medidas de bioseguridad con el objetivo entre otras de recuperar la confianza entre los usuarios y atender las necesidades de viajes de los ciudadanos que han traído las medidas de reactivación económica.

El Ministerio de Transporte está trabajando en conjunto con el Ministerio de Salud para revisar la posibilidad de adoptar nuevas medidas que permitan a los municipios aumentar la capacidad de pasajeros al interior de los vehículos utilizados para la prestación del servicio público de transporte en todas sus modalidades, de conformidad con el comportamiento del virus en nuestro país así como las medidas de bioseguridad existentes.

Por eso, desde el martes 15 de diciembre de 2020, hemos venido anunciando que se ha decidido ampliar la capacidad de ocupación de los pasajeros al interior de los vehículos hasta el 70%, conservando la rigurosidad de las condiciones de bioseguridad.

Esta decisión se tomó, en conjunto con el Ministerio de Salud y Protección Social, teniendo en cuenta diferentes aspectos técnicos y estudios científicos e internacionales, y especialmente considerando: 1. En los sistemas de transporte masivo existen controles de acceso a los mismos por parte de las autoridades locales, lo que puede disminuir de manera importante el riesgo de contagio.

2. De acuerdo con el monitoreo de demanda efectuado por el Ministerio de Transporte y las solicitudes de diferentes ciudades para aumentar la capacidad de los vehículos en atención a las medidas de reactivación de los diferentes sectores, se advierte que existe un aumento en la demanda del transporte público, que de no atenderse adecuadamente se generaran espacios para el aumento de la ilegalidad u otro tipo de transporte sin garantizar medidas adecuadas para el control del contagio.

3. El Ministerio de Transporte ha adelantado gestiones ante el Ministerio de Salud y Protección Social con el fin de responder al incremento de la demanda y al aumento de las necesidades de servicio de las diferentes ciudades del país donde operan los Sistemas Integrados de Transporte Masivo; al respecto se adelantaron algunas reuniones con expertos de diferentes disciplinas revisando el estudio “Recomendaciones para transporte público y masivo, y control de COVID” elaborado por el Grupo Colaborativo de Modelamiento de COVID y Movilidad en Colombia (conformado por las Universidades de Los Andes, Nacional, Imperial Collage London, Numo Alliance, Instituto Nacional de Salud, Gobernación de Antioquía y Alcaldía de Medellín), que tiene por objetivo analizar qué cambios se deben implementar en el transporte para seguir retomando la normalidad estableciendo las pautas para aumentar la capacidad operativa del transporte público en Colombia y manteniendo un control adecuado frente al contagio haciendo algunas recomendaciones para aumentar la capacidad de los sistemas de transporte masivo, toda vez que con las medidas de seguridad adecuadas y el autocuidado por parte de los usuarios disminuye de forma considerable las posibilidades de contagio de la enfermedad demostrando a través de mediciones, modelaciones y algunas estadísticas que es posible mitigar el riesgo manteniendo las estrictas medidas y recomendaciones al realizar los viajes en el transporte público que se han venido ejecutando en los diferentes sistemas de transporte masivos del país.



4. El 23 de julio el Word Bank publicó artículo “En la lucha contra la COVID-19 (coronavirus), el transporte público debería ser el héroe, no el villano” El sector de transporte jugará un papel esencial en la tarea de reactivar las economías y frenar la propagación de la COVID-19. Resalta el documento que i) incluso durante una pandemia, el transporte público sigue siendo el eje de la movilidad sostenible y un elemento esencial de la recuperación económica, toda vez que las personas trabajadoras y que están vinculadas a los sectores que primero inician la reactivación, en su mayoría utilizan el transporte público; y ii) con las medidas adecuadas, se pueden evitar los contagios.

El documento también resalta que hay cada vez más evidencias de que los usuarios del transporte público no enfrentan mayor riesgo de contagio que otras personas. Resaltó el documento que i) en Japón también se utiliza en gran medida el transporte público; aun así, los investigadores “no detectaron ningún foco de contagio asociado a la gran cantidad de personas que van a trabajar en tren. Normalmente, los pasajeros viajan solos y no hablan con otros pasajeros. Además, últimamente todos usan mascarillas”; ii) en Francia se demostró que ninguno de los 150 focos de contagio que se detectaron tras la reapertura de la economía tiene su origen en el transporte público; y iii) en Manhattan tenía la mayor densidad de líneas de subterráneos, pero la menor incidencia de casos de COVID-19, y que, por el contrario, las áreas con una mayor circulación de automóviles registraban tasas de contagio más elevadas, lo que llevó a algunos investigadores a concluir que los automóviles fueron los que “sembraron” la epidemia.

5. Recientemente en octubre de 2020, UITP La Unión Internacional de Transporte Público, publicó un estudio en el que afirma que “Actualmente, existen pruebas suficientes para demostrar que, cuando se aplican las medidas recomendadas por las autoridades sanitarias, el riesgo de contraer la COVID-19 en el transporte público es muy bajo. Si bien reconocemos que el riesgo cero no existe, el transporte público sigue siendo una de las formas más seguras de moverse y mantener la actividad en las ciudades. Con las medidas adecuadas, el transporte público es seguro frente a la COVID.”

Así las cosas y de acuerdo con las evidencias científicas y diferentes estudios frente a la mínima probabilidad del contagio en el transporte público, el Ministerio de Transporte, junto con el Ministerio de Salud y Protección Social, continúa trabajando en conjunto, revisando las que restringen la ocupación en los vehículos, de tal manera que se logre una mayor ocupación en el transporte público, conservando las estrictas medidas de bioseguridad con el objetivo entre otras de recuperar la confianza entre los usuarios y atender las necesidades de viajes de los ciudadanos que han traído las medidas de reactivación económica.





**La movilidad  
es de todos**

**Mintransporte**

**Ciudadano: Adolfo Muñoz Arevalo**

**Pregunta: Buenos días Sra. ministra si en los transporte masivos van hasta el 100% y más porque no autoriza el 100% al gremio de transporte especial**

**Respuesta Ministerio de Transporte**

El Ministerio de Transporte ha adelantado gestiones ante el Ministerio de Salud y Protección Social con el fin de responder al incremento de la demanda y al aumento de las necesidades de servicio de las diferentes ciudades del país donde operan los Sistemas Integrados de Transporte Masivo.

En razón a ello, desde el martes 15 de diciembre de 2020, hemos venido anunciando que se ha decidido ampliar la capacidad de ocupación de los pasajeros al interior de los vehículos utilizados para la prestación del servicio público de transporte en todas sus modalidades hasta el 70%, conservando la rigurosidad de las condiciones de bioseguridad.

No obstante, a la fecha de emisión de esta respuesta la Resolución vigente es la 1537 del 02 de septiembre de 2020, por medio de la cual se modifica la Resolución 677 de 2020, dispone que las autoridades locales autorizarán que los vehículos de los sistemas de transporte masivo tengan una ocupación máxima del cincuenta por ciento (50%) y que tal medida será revisada y ajustada en conjunto con la Secretaría de salud o la entidad que haga sus veces, en un término de cuatro (4) semanas siguientes a su aprobación, en función de los avances o fases de la emergencia sanitaria por COVID 19, teniendo en cuenta las estadísticas y evolución de la pandemia en cada territorio, la tasa de transmisión de la enfermedad (RT). factores de riesgo, sistema de ventilación en los vehículos, medidas de bioseguridad implementadas entre otras.

**Ciudadano: Fredy Camilo García Moreno**

**Pregunta:**

**Es muy importante que se activen las mesas de política de transporte terrestre de pasajeros en todos sus servicios, de manera coordinada porque todos los servicios tienen impacto sobre los otros.**

**Respuesta Ministerio de Transporte**

Al respecto se informa que desde el segundo semestre del presente año el

Ministerio de Transporte reactivó las mesas de trabajo con los actores de las diferentes modalidades de transporte terrestre, programadas como se relacionan a continuación:

MODALIDAD	FECHA DE LA MESA
Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículo Taxi	11 y 25 de noviembre de 2020
Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto	14 de octubre de 2020
Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial	3, 10 y 26 de agosto de 2020
Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera	Programadas para el mes de enero de 2021.

**Ciudadano: Consejo Superior Transporte**

**Pregunta:**

Solicitamos que como sucedió en Turismo y Cultura el Ministerio de Transporte presente un Proyecto de Ley para apoyar a los transportadores. Este año dejó muchas empresas y propietarios en una lamentable situación económica

**Respuesta Ministerio de Transporte**

Actualmente cursa en el Congreso de la República el proyecto de Ley No. 165 de 2020 *“Por medio de la cual se establecen medidas de alivio económico para el sector de transporte terrestre intermunicipal de pasajeros por carretera, terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera y se dictan otras disposiciones.”*

Vale la pena destacar, que el proyecto es de iniciativa parlamentaria. No obstante lo anterior, el Gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte ha acompañado el mismo con aportes técnicos.

**Ciudadano: Consejo Superior Transporte**

**Pregunta:**

Qué posición tiene el Ministerio de Transporte sobre el Proyecto de Ley de Sanciones? Este proyecto apunta al transporte formal y no a la ilegalidad que creció en este año de pandemia.



## Respuesta Ministerio de Transporte

El Ministerio de Transporte comparte la iniciativa legislativa que busca establecer un régimen regulatorio del sector transporte, ya que, en la actualidad este no cuenta con un instrumento jurídico sólido e integrado que compile el régimen de infracciones, sanciones y procedimientos que permita, tanto a los supervisados como a las autoridades, contar con normas específicas frente a la potestad sancionatoria del Estado en su función de supervisor de la prestación del servicio público esencial de transporte y sus servicios conexos en sus diferentes modos y/o modalidades.

Al tiempo, con el Proyecto de Ley presentado se advierte de manera positiva la adopción de medidas que permitan fortalecer y reforzar las competencias de vigilancia, inspección y control de la Superintendencia de Transporte, lo cual es necesario para avanzar en el desarrollo institucional que demanda el sector transporte. El sector exige una autoridad de supervisión fortalecida, que además, no sólo se ocupe de generar sanciones, sino de promover, divulgar y ejercer funciones de prevención con los supervisados para el cumplimiento de las disposiciones del sector, contribuyendo a que éste sea cada vez más competitivo.

Al respecto, se observa en el articulado del Proyecto que lo que se pretende es lograr aplicar técnicas preventivas, orientadas a apoyar a los integrantes de la cadena logística de transporte, a mejorar los controles sobre los vehículos y equipos destinados a la prestación del servicio de transporte, así como a propender por el mejoramiento de los estándares de calidad en la prestación de dichos servicios, los cuales son los fines del Estado como garante de la prestación del servicio público esencial de transporte.

Al tiempo se advierte que el Proyecto de Ley se rige por los principios de la actuación administrativa sancionatoria: i) el debido proceso, ii) la favorabilidad, y iii) la presunción de inocencia, indicando que las actuaciones administrativas se deben adelantar con sujeción a los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad establecidos en el artículo 209 de la Constitución Política.

De esta forma consideramos que el Proyecto aporta herramientas sólidas para la construcción de un sector transporte sólido, legal y en donde se combate la informalidad e ilegalidad presentes en el sector. Sin duda una de las mayores iniciativas del Gobierno es promover el transporte legal, y por ello se efectuarán tales aportes técnicos en el proceso del desarrollo legislativo, insistiendo en la importancia de más legalidad y cero ilegalidad e informalidad.

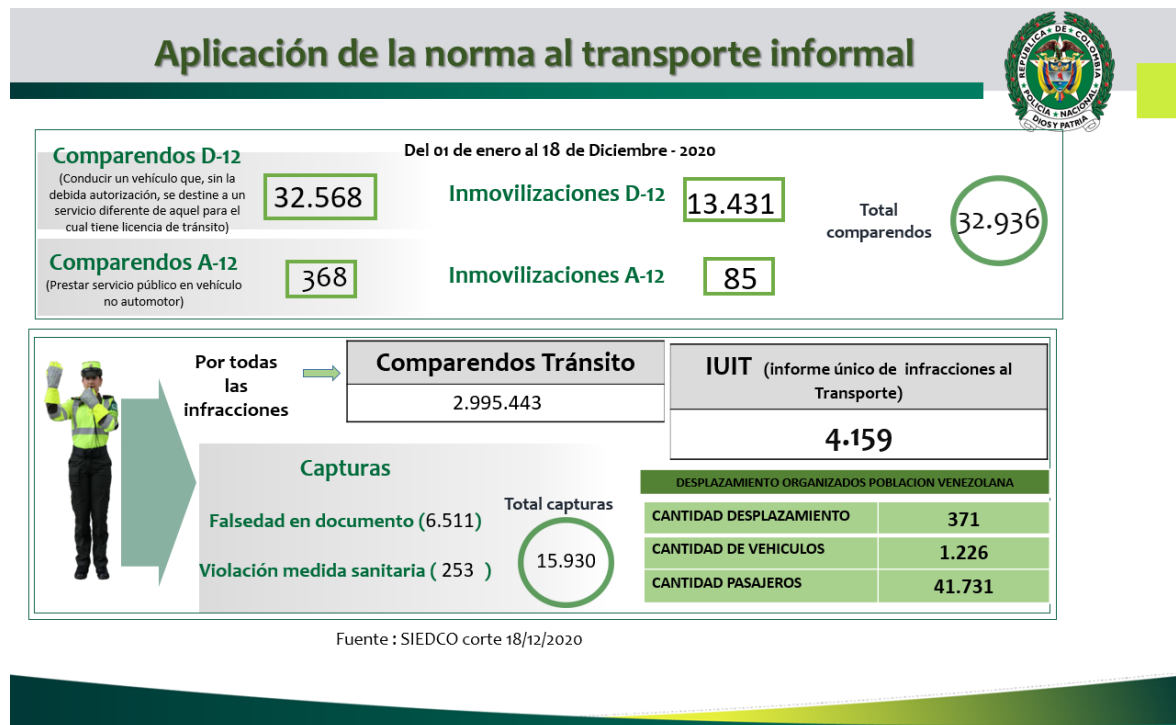
Ciudadano: Conalter Agremiación

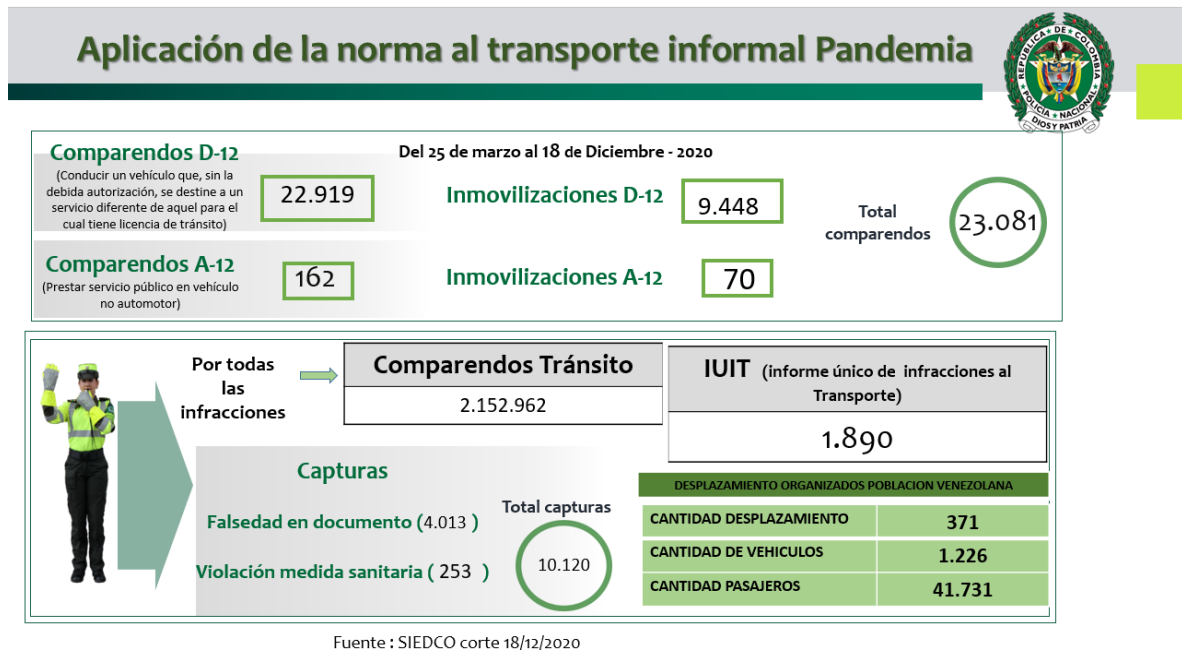
Pregunta:

General es fundamental que se trabaje en contra de la informalidad en el transporte de pasajeros, en el aislamiento obligatorio se fortaleció incluso con la ayuda de autoridades locales.

Respuesta Dirección de Transporte y Transito - DITRA

Es de notar que se han realizado operativos de control y verificación con el fin de mitigar la prestación de servicio informal a territorio Nacional, enfocándose en todas las modalidades del transporte, así mismo se han desarrollado reuniones de coordinación en compañía de las diferentes autoridades locales, municipales y departamentales, con las empresas de transporte.





**Ciudadano: Darío Hidalgo**

**Pregunta:**

Bien la redención de cuentas, muy valioso ver anuncios hechos realidad  
Espero publiquen pronto actualización de reglamentos vehiculares y  
presenten proyecto de Ley de adhesión al Foro Mundial de Armonización de  
Regulación Vehicular WP-29 (Acuerdo de Naciones Unidas)

**Respuesta Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV**

Muchas gracias. En los portales del Ministerio de Transporte y de la Agencia Nacional de Seguridad Vial están publicados los proyectos de reglamento técnico de sistemas de retención, acristalamientos, cintas retrorreflectivas, y llantas para vehículos de cuatro y más ruedas. Próximamente serán publicados los proyectos de reglamento técnico de frenos para vehículos de cuatro y más ruedas, llantas de motocicleta y frenos de motocicleta. Estos reglamentos también serán publicados en ámbitos internacionales para que todos los ciudadanos interesados puedan compartir sus comentarios o inquietudes.

Como lo indica el Plan Nacional de Seguridad Vial en materia de seguridad vehicular, los estándares de las Naciones Unidas son el principal referente para Colombia. Las entidades del Gobierno Nacional están realizando los

análisis técnicos y jurídicos que permitan contar con un proyecto de ley riguroso y detallado para la presentación ante el Congreso de la República.

**Ciudadano: Fredy Camilo García Moreno**

**Pregunta:**

**Nos gustaría que el Ministerio vuelva a tener en perspectiva la necesidad de un Conpes para el transporte de pasajeros por carretera, especial y mixto.**

**Respuesta Ministerio de Transporte**

En este Gobierno, trabajamos por tener una normativa inteligente, moderna, que responda a los retos del sector, garantice la seguridad de los pasajeros y permita acceder a información confiable. Por tanto, se encuentra en proceso la elaboración de un Conpes para el transporte terrestre de pasajeros, que permita conseguir estos objetivos y facilite tomar decisiones que se traduzcan en más competitividad para el sector.

**Ciudadano: Utrans Utrans**

**Pregunta:**

**Por favor más inversión en vías secundarias y terciarias que con el incremento de las olas invernales están complicando el transporte hacia algunos municipios del departamento de Antioquia.**

**Respuesta Ministerio de Transporte**

De conformidad con la Ley 105 de 1993 “por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencia y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”, define en los artículos 12, 16 y 17 las competencias sobre la infraestructura de transporte estableciendo que las vías nacionales son aquellas a cargo de la Nación, la vías departamentales a cargo de los Departamentos y las vías municipales y distritales a cargo de los Municipios. Igualmente el Artículo 19º de la citada ley señala: “Corresponde a la Nación y a las Entidades Territoriales la construcción y la conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad, en los términos establecidos en la presente Ley”; y el Artículo 20º reza: “Corresponde al Ministerio de Transporte, a las entidades del Orden Nacional con responsabilidad en la infraestructura de transporte y a las Entidades Territoriales, la planeación de su respectiva infraestructura de transporte, determinando las prioridades para su conservación y construcción”.

En este sentido, el Ministerio de Transporte está facultado para atender las vías a cargo de la Nación a través del Instituto Nacional de Vías – Invías o de la Agencia Nacional de Infraestructura cuando se trate de una vía en concesión del orden nacional. Las necesidades de infraestructura que se registran en departamentos y/o municipios, deben ser atendidas directamente por la entidad territorial que tiene a cargo la misma.

Por otro lado, nos permitimos informarle que el Gobierno Nacional cuenta con programas y fuentes de financiación para apoyar el desarrollo de proyectos de infraestructura vial del orden departamental y municipal, tales como: Fondo de Subsidio de la Sobretasa a la Gasolina, Sistema General de Regalías – SGR, Financiera de Desarrollo Territorial – Findeter, entre otros.

Igualmente para la presentación de estos proyectos podrán tener en cuenta lo establecido en los proyectos tipo, para lo cual deben consultar en la página web del Departamento Nacional de Planeación: [proyectostipo.dnp.gov.co](http://proyectostipo.dnp.gov.co)

- Preguntas recibidas por YouTube

Ciudadano: Mauricio Pardo

Pregunta:

Señor Camilo Pabón. Es muy importante tener un régimen de ley de sanciones al Transporte...

También es importante implementar la plataforma tecnológica para el registro de conductores del servicio especial y así combatir la informalidad en este tipo de servicio.

También es muy importante dar trámite más ágil a las denuncias que se instauran ante la SUPERTRANSPORTE.

#### Respuesta SUPERTRANSPORTE

En relación con la creación de un régimen, es preciso señalar que en el momento hay 2 proyectos de Régimen Sancionatorio del Sector Transporte respecto a los cuales se adjunta la información, aclarando que la Superintendencia de Transporte no tiene competencia para regular el sector.

1. **PL N° 266 de 2020 Senado:** “Por medio de la cual se establece el régimen regulatorio del sector transporte, se determina el procedimiento administrativo sancionatorio y se dictan otras disposiciones.”

**Objeto del PL:** Establecer el régimen regulatorio del sector transporte, incluyendo las faltas, sanciones, autoridades competentes y el procedimiento administrativo, así como las disposiciones relacionadas con la protección a los usuarios del servicio de transporte, servicios conexos y complementarios.

**Estado actual:** Pendiente radicación de la Ponencia para Primer Debate en Comisión Sexta de Senado

2. **PL N° 426 de 2020 Cámara:** “Por medio de la cual se expide el régimen sancionatorio del transporte en Colombia”.

Objeto del PL: Establecer el Régimen Sancionatorio del Transporte en Colombia, determinando competencias de las autoridades, sujetos, infracciones, sanciones, medidas correctivas y preventivas, así como los procedimientos administrativos que han de seguirse por parte de las autoridades administrativas competentes, para imponer las sanciones respectivas, así como establecer instrumentos para la supervisión.

**Estado actual:** Pendiente radicación de la Ponencia para Primer Debate en Comisión Sexta de Cámara

Frente al trámite de las denuncias que ya están radicadas en la Superintendencia de Transporte nos permitimos indicar que seguiremos fortaleciendo todos nuestros canales para poder dar respuesta de manera efectiva a las denuncias presentadas.

- **Sugerencias/Inquietudes**

**Ciudadano: Utrans Utrans**

El transporte intermunicipal necesita igualdad de condiciones en la ocupación así como la tienen el transporte urbano y el masivo, ejemplo Metro Medellín que opera al 100% y sin ningún protocolo, un viaje de 3,4 y 5 horas en bus y llegan a usar metro sin distanciamiento.

**Ciudadano: Yolanda Cardenas Peñuela**

**Importante que en sus proyectos revise el tema de la PERIMETRAL EN LA SABANA. Tenjo.**





### **Respuesta Ministerio de Transporte**

Sus sugerencias/inquietudes serán direccionadas a las entidades competentes para que sean valoradas dentro de su respectiva planeación