

Observaciones Proyecto de Resolución "Por la cual se fijan los criterios técnicos y jurídicos para la expedición de los permisos especiales, individuales o colectivos y temporales para el transporte de carga divisible por las								
No	FECHA	NOMBRE	ENTIDAD	ARTÍCULO/PÁGINA	OBSERVACIÓN	ACEPTADA	NO ACEPTADA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
1	martes 21/07/2020	Ricardo Andres Infante Matenzo <rainfantem@correo.udistrital.edu.co>	No aplica	No aplica	¿Por qué es necesario definir previamente el tipo de carga?		X	El artículo 120 de la Ley 1955 de 2019, Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 "Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad", señala que "El Instituto Nacional de Vías concederá permisos especiales, individuales o colectivos, temporales, con una vigencia máxima de dos (2) años, para el transporte de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no, con vehículos combinados de carga, de conformidad con los criterios técnicos y jurídicos, determinados por el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías, relativos a la seguridad vial, infraestructura, movilidad y logística.". El proyecto de resolución tiene por objeto específico, en el marco de las competencias otorgadas por dicha disposición, definir los criterios para el otorgamiento de los permisos especiales, temporales, para el transporte de carga divisible, por las vías nacionales, con vehículos combinados de carga. Es decir, la competencia dada por dicha norma al Ministerio corresponde a fijar los criterios técnicos y jurídicos, junto con INVIAS, para otorgar permiso para el transporte de dicho tipo de carga con Vehículos Combinados Carga.
2	martes 21/07/2020	Ricardo Andres Infante Matenzo <rainfantem@correo.udistrital.edu.co>	No aplica	No aplica	¿Cuál es el argumento para que los estudios sean una carga del sector privado cuando el estado debería conocer su infraestructura?		X	El artículo 120 de la Ley 1955 de 2019 señala que el INVIAS otorgará permisos especiales, individuales o colectivos, temporales, con una vigencia máxima de dos (2) años para el transporte de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no, con vehículos combinados de carga. Agrega que tales permisos se concederán por el Instituto Nacional de Vías hasta tanto se establezca la regulación que especifique los criterios definitivos para la operación de los vehículos combinados de carga, siempre y cuando los estudios técnicos determinen su viabilidad. A la fecha ni el Ministerio de Transporte ni el INVIAS cuentan con estudios que determinen la viabilidad de esta tipología de vehículos por las vías nacionales. Por ello, y teniendo en cuenta la longitud de las configuraciones vehiculares para transporte de carga divisible con VCC, su rigidez y características especiales, resulta fundamental que los particulares presenten los estudios que permitan, a la entidad otorgante del permiso, realizar el análisis acerca de: la invasión de carril, de los radios de giro, las condiciones del pavimento para soportar la carga que implica la operación de estos vehículos en las vías nacionales, que las características geométricas versus las características de los vehículos no represente riesgos de seguridad, logística y movilidad para los demás usuarios de las vías, o que se establezcan mecanismos para mitigarlos. Adicionalmente debe tenerse en cuenta que, esta reglamentación se realiza en relación con configuraciones vehiculares especiales y que la infraestructura no fue diseñada para la circulación de los mismos, por ello es importante realizar un análisis particular del efecto que pueda producir estos vehículos a las estructuras de puentes y pavimentos.
3	martes 21/07/2020	Ricardo Andres Infante Matenzo <rainfantem@correo.udistrital.edu.co>	No aplica	No aplica	¿Cuál es la razón del nivel de profundidad de los estudios pedidos?		X	Teniendo en cuenta las observaciones de la ciudadanía al proyecto de resolución, el alcance de los estudios de pavimentos se reducirá, teniendo en cuenta que el impacto en el pavimento por el tránsito de los VCC puede estimarse de manera teórica. Sin embargo, se deberá analizar un número representativo de estructuras típicas de pavimento de las carreteras a utilizar para el transporte, las cuales se deberán tomar del manual para el diseño de pavimentos asfálticos de vías con medios y altos volúmenes de tránsito vigente del Instituto Nacional de Vías, lo cual se considera suficiente tratándose de realizar posteriormente una comparación frente al daño que ocasionan los vehículos convencionales autorizados con la resolución No 4100 del 28 de diciembre del 2004.

4	martes 21/07/2020	Ricardo Andres Infante Matenzo <rainfantem@correo.udistrit al.edu.co>	No aplica	No aplica	¿Cuánto pueden costar los estudios?		X	El Ministerio de Transporte no cuenta con la información del costo de los estudios toda vez que el valor de los mismos varía de acuerdo a la longitud y número de los tramos para los que se solicita el permiso, las especificaciones de los vehículos combinado de carga que se pretente operar, y las características de la vía en cuanto a tipo y número de estructura. El artículo 120 de la Ley 1955 de 2019 señala que el INVIAS otorgará permisos especiales, individuales o colectivos, temporales, con una vigencia máxima de dos (2) años para el transporte de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no, con vehículos combinados de carga. Agrega que tales permisos se concederán por el Instituto Nacional de Vías hasta tanto se establezca la regulación que especifique los criterios definitivos para la operación de los vehículos combinados de carga, siempre y cuando los estudios técnicos determinen su viabilidad. A la fecha el Ministerio de Transporte ni el INVIAS cuentan con estudios que determinen la viabilidad de esta tipología de vehículos por las vías nacionales. Por ello, y teniendo en cuenta la longitud de las configuraciones vehiculares para transporte de carga, su rigidez y características especiales, resulta fundamental que los particulares presenten los estudios que permitan, a la entidad otorgante del permiso, realizar el análisis acerca de: la invasión de carril, de los radios de giro, las condiciones del pavimento para soportar la carga que implica la operación de estos vehículos en las vías nacionales, que las características geométricas versus las características de los vehículos no represente riesgos de seguridad, logística y movilidad para los demás usuarios de las vías, o que se establezcan mecanismos para mitigarlos. Adicionalmente debe tenerse en cuenta que, esta reglamentación se realiza en relación con configuraciones vehiculares especiales y que la infraestructura no fue diseñada para la circulación de los mismos, por ello es importante realizar un análisis particular del efecto que pueda producir estos vehículos a las estructuras de puentes y pavimentos. No obstante, se permitirá que varias empresas presenten los mismos estudios cuando las rutas sean concordantes y se analicen todas las configuraciones vehiculares que se vayan a solicitar dentro de los permisos.
5	martes 21/07/2020	Ricardo Andres Infante Matenzo <rainfantem@correo.udistrit al.edu.co>	No aplica	No aplica	¿Varias empresas transportadoras pueden presentar los mismos estudios técnicos para una sola ruta?	X		Los estudios técnicos pueden ser elaborados y presentados en conjunto entre varias empresas, siempre y cuando haya coincidencia en los tramos para los que se solicita permiso y se analicen las condiciones que prevé el proyecto de resolución frente a la operación, seguridad, logística, movilidad e infraestructura en relación con todas las configuraciones vehiculares para las que se solicita permiso. Se aclara el proyecto de resolución para que haya claridad al respecto.
6	martes 21/07/2020	Ricardo Andres Infante Matenzo <rainfantem@correo.udistrit al.edu.co>	No aplica	No aplica	¿El dispositivo antiempotramiento es un mataburros?		X	Los dispositivos anti empotramiento, son dispositivos de protección trasera contra el empotramiento. Este dispositivo es destinado para vehículos de transporte de carga especialmente en las unidades de tracción de los vehículos articulados, remolques y semirremolques, según lo establecido por el Reglamento 58 de la UNECE.
7	martes 21/07/2020	Ricardo Andres Infante Matenzo <rainfantem@correo.udistrit al.edu.co>	No aplica	No aplica	¿Los vehículos combinados pueden pasar por una vía nacional que atraviese un municipio?		X	La facultad que le otorgó el legislador al INVIAS en el artículo 120 de la Ley 1955 de 2019, Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”, es únicamente para otorgar permisos para el transporte de carga divisible con vehículos combinados de carga, por las vías nacionales, concesionadas o no. El INVIAS determinará al analizar la solicitud del permiso si, conforme a las condiciones de la vía, de la tipología de vehículos para la cual se solicita el permiso y los estudios presentados por el solicitante, es posible otorgar el permiso.

8	martes 21/07/2020	Ricardo Andres Infante Matenzo <rainfantem@correo.udistrital.edu.co>	No aplica	No aplica	¿Cuál es la razón por la que se piden 8 años para hacer estudios?		X	Teniendo en cuenta que los estudios técnicos solicitados para los permisos requieren de un análisis especializado y detallado de las condiciones y afectación de la infraestructura de puentes y pavimentos frente a configuraciones vehiculares no convencionales, es necesario que los análisis de comportamientos de capacidad de carga, niveles de esfuerzo, deformaciones y otros sean desarrollados por una persona jurídica o natural que cuenta con la experiencia suficiente y experticia relacionada, máxime teniendo en cuenta que los vehículos especiales con sobrecarga utilizarán para su movilización las vías nacionales, las cuales corresponde a vías arteriales de conexión de todo el país.
9	martes 21/07/2020	Ricardo Andres Infante Matenzo <rainfantem@correo.udistrital.edu.co>	No aplica	No aplica	¿Qué tiempo tiene el invias para atender el tramite?		X	El objeto del proyecto de resolución es fijar los criterios técnicos y jurídicos para la expedición de los permisos especiales, individuales o colectivos y temporales, para el transporte de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no, con vehículos combinados de carga. Por esta razón en la misma no se regula el tiempo con el que cuenta INVIAS para el otorgamiento.
10	martes 21/07/2020	Ricardo Andres Infante Matenzo <rainfantem@correo.udistrital.edu.co>	No aplica	No aplica	¿Cuál es el costo del permiso por cada camión		X	El objeto del proyecto de resolución es "Por la cual se fijan los criterios técnicos y jurídicos para la expedición de los permisos especiales, individuales o colectivos y temporales, para el transporte de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no, con vehículos combinados de carga", por ello no se fija el valor para el otorgamiento del permiso. Teniendo en cuenta que la resolución 003 de 2006 se encuentra vigente, debe ser aplicada por las entidades que otorgan los permisos en los casos y con los valores que la citada resolución establece.
11	miércoles 22/07/2020	Oscar David Gómez Pineda	Gómez Pineda Abogados	Artículo 1º Objeto	Este proyecto de acto administrativo solo incluye los permisos para el tránsito y la operación de los VCC en vías pertenecientes a la red vial nacional, pero queda un vacío administrativo y jurídico en cuanto a las vías		X	La facultad que otorgó el legislador en el artículo 120 de la Ley 1955 de 2019, Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 "Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad", es para otorgar permisos para el transporte de carga divisible con vehículos combinados de carga, por las vías nacionales, concesionadas o no. Y el objeto del proyecto es reglamentar los criterios técnicos y jurídicos, fijados junto con el INVIAS, para el otorgamiento de ese permiso que el artículo 120 permite que dicha entidad lo otorgue.
12	miércoles 22/07/2020	Oscar David Gómez Pineda	Gómez Pineda Abogados	Artículo 2º Ámbito de Aplicación	En virtud de que de acuerdo con lo previsto por la Sentencia C-033 de 2014 se permite que el transporte privado se realice en vehículos propios, en arrendamiento financiero o renting, se solicita muy respetuosamente realizar esta aclaración para evitar confusiones en el otorgamiento de los permisos a los generadores de carga. Se sugiere entonces la siguiente redacción: "ARTÍCULO 2. ÁMBITO DE APLICACIÓN. La presente resolución aplica a aquellos generadores de carga mediante la utilización de	X		El generador de la carga se define como "el remitente, o el destinatario de la carga cuando acepte el contrato en los términos de los artículos 1008 y 1009 del Código de Comercio", por ende comprende el transporte privado independientemente que se realice en vehículos propios, en arrendamiento financiero o renting. No obstante se acogerá la observación para mayor claridad de la misma, salvo lo relacionado con el tránsito por vías departamentales, metropolitanas, municipales o distritales, pues el artículo 120 limita el tránsito de estos vehículos a vías nacionales.

13	miércoles 22/07/2020	Oscar David Gómez Pineda	Gómez Pineda Abogados	Artículo 4º Criterios Técnicos de los Vehículos	Teniendo en consideración la experiencia del INVIAS en materia de infraestructura, consideramos respetuosamente que debe asegurarse que la verificación de estos criterios que hacen relación a vehículos y equipos de movilidad, la debe realizar un funcionario con conocimiento en dicha materia para evitar discrecionalidades arbitrarias en el análisis de la información.		X	El objetivo de esta resolución es la definición de los criterios técnicos y jurídicos que tendrá que entrar a revisar el INVIAS para otorgar o negar la solicitud de un permiso; adicionalmente el análisis de viabilidad de circulación de un VCC por un tramo de vía nacional inicialmente se adelanta a través de los estudios técnicos que presentara el peticionario. El Instituto Nacional de Vías tendrá como competencia hacer la verificación de cumplimiento de los requisitos y de validación de los estudios técnicos, para lo cual deberá contar con los profesionales idóneos para desarrollar dichas competencias. Finalmente se debe precisar que los requisitos para solicitud de los permisos de los que trata la presente resolución, incluido los previstos en el literal c numeral 3 del Artículo 5, deben ser entregados a satisfacción al INVIAS, quien una vez radicada la petición iniciara su validación y requerirá en caso de ser necesario al peticionario para que subsanen las inconformidades que resulten de la revisión de todos los documentos.
14	miércoles 22/07/2020	Oscar David Gómez Pineda	Gómez Pineda Abogados	Numeral 1º del artículo 4	Solicitamos aclarar que el cumplimiento de los requisitos aquí previstos debe hacerse en los tiempos dispuestos en la Resolución 3752 de 2015, dado que, tal como está redactada,	X		Se acoge la observación para mayor claridad de la resolución, pues dichos requiitos aplicarán para aquellos vehículos que de conformidad con la Resolución 3752 de 2015 deban contar con los elemento de seguridad activa y pasiva.
15	miércoles 22/07/2020	Oscar David Gómez Pineda	Gómez Pineda Abogados	Numeral 5º del artículo 4	Solicitamos se especifique si en este criterio se hace relación a peso por eje o a peso bruto vehicular	X		Se dará claridad a la disposición en el sentido de señalar que el cumplimiento es referente a los límites de peso por eje previstos en la Resolución 4100 de 2004 o aquella que la modifique, adicione o sustituya. El proyecto de resolución establece los límites de peso bruto vehicular según la configuración de los vehículos combinados de carga, teniendo en cuenta que dichos vehículos no se encuentran catalogados como vehículos convencionales de carga..
16	miércoles 22/07/2020	Oscar David Gómez Pineda	Gómez Pineda Abogados	Numeral 1º del artículo 5	Solicitamos respetuosamente que se revise la redacción de este requisito, dado que, si bien es cierto puede entenderse que a quien se le solicita la habilitación es a la empresa de transporte y no al generador de la carga, no es clara la redacción y puede llevar a interpretaciones contrarias al propósito de permitir que los generadores de la carga también puedan ser titulares de dichos permisos sin estar sujetos a la habilitación para transporte de carga	X		El generador de la carga se define como "el remitente, o el destinatario de la carga cuando acepte el contrato en los términos de los artículos 1008 y 1009 del Código de Comercio", por ende comprende el transporte privado independientemente que se realice en vehículos propios, en arrendamiento financiero o renting. No obstante se acogerá la observación para mayor claridad de la misma.
17	miércoles 22/07/2020	Oscar David Gómez Pineda	Gómez Pineda Abogados	Literales d y e del Numeral 3º, artículo 5	Solicitamos muy respetuosamente se eliminen estos literales en virtud de lo previsto por el Decreto 2106 de 2019 y la política anti-trámites prevista por el Plan Nacional de Desarrollo (Ley 1955 de 2019), dado que toda la información que está siendo solicitada puede consultarse en el Registro Único Nacional de Tránsito en sus respectivos subregistros, a los cuales puede darse acceso al INVIAS	Parcialmente		Se acoge la observación en relación con el tiempo de vigencia que se exige del SOAT, teniendo en cuenta que este solo se otorga por un año. El decreto ley 019 de 2012 "Cuando se esté adelantando un trámite ante la administración, se prohíbe exigir actos administrativos, constancias, certificaciones o documentos que ya reposen en la entidad ante la cual se está tramitando la respectiva actuación."; se recuerda, de un lado, que el INVIAS, ante quien se solicita el permiso, no cuentan con la documentación correspondiente a seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) ni tarjeta de Registro Nacional de Remolques y Semirremolques; no obstante, en los casos concretos, cuando cuente con ella, deberá dar aplicación al citado artículo. El Ministerio tampoco cuenta con copia del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) ni tarjeta de Registro Nacional de Remolques y Semirremolques. De otro lado, el Decreto 2106 de 2019 señala que "Las autoridades no exigirán a los ciudadanos los requisitos o documentos que reposen en bases de datos o sistemas de información que se encuentren integrados en el servicio ciudadano digital de interoperabilidad". Lo cual no

18	miércoles 22/07/2020	Oscar David Gómez Pineda	Gómez Pineda Abogados	Literal a Numeral 5º del artículo 5	Consideramos respetuosamente que esta información no debería solicitarse al peticionario, dado que quienes conocen la misma y quienes la tienen a su disposición son el Instituto Nacional de Vías o la Agencia Nacional de Infraestructura, por ser los encargados, directa o indirectamente, de la construcción o mantenimiento de la infraestructura de transporte del país. Requerir esta información al peticionario sería redundante e innecesario y genera costos excesivos que pueden hacer inviable económicamente la operación de los VCC.		x	El artículo 120 de la Ley 1955 de 2019 señala que el INVIAS otorgará permisos especiales, individuales o colectivos, temporales, con una vigencia máxima de dos (2) años para el transporte de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no, con vehículos combinados de carga. Agrega que tales permisos se concederán por el Instituto Nacional de Vías hasta tanto se establezca la regulación que especifique los criterios definitivos para la operación de los vehículos combinados de carga, siempre y cuando los estudios técnicos determinen su viabilidad. A la fecha el Ministerio de Transporte ni el INVIAS cuentan con estudios que determinen la viabilidad de esta tipología de vehículos por las vías nacionales. Por ello, y teniendo en cuenta la longitud de las configuraciones vehiculares para transporte de carga, su rigidez y características especiales, resulta fundamental que los particulares presenten los estudios que permitan, a la entidad otorgante del permiso, realizar el análisis acerca de: la invasión de carril, de los radios de giro, las condiciones del pavimento para soportar la carga que implica la operación de estos vehículos en las vías nacionales, que las características geométricas versus las características de los vehículos no represente riesgos de seguridad, logística y movilidad para los demás usuarios de las vías, o que se establezcan mecanismos para mitigarlos. Adicionalmente debe tenerse en cuenta que, esta reglamentación se realiza en relación con configuraciones vehiculares especiales y que la infraestructura no fue diseñada para la circulación de los mismos, por ello es importante realizar un análisis particular del efecto que pueda producir estos vehículos a las estructuras de puentes y pavimentos. Por último, se debe resaltar que es necesario conocer el estado de la infraestructura para otorgar los permisos, ya que los parámetros definidos para el estudio de pavimentos son los que permiten hacer un correcto análisis de la capacidad de las estructuras de pavimentos, ya que el estado de la infraestructura puede variar en poco tiempo, teniendo en cuenta la fatiga producida por su uso. No obstante, teniendo en cuenta las observaciones de la ciudadanía al proyecto de resolución, el alcance de los estudios de pavimentos se reducirá, teniendo en cuenta que el impacto en el pavimento por el tránsito de los VCC puede estimarse de manera teórica. Así mismo se permitirá que
19	miércoles 22/07/2020	Oscar David Gómez Pineda	Gómez Pineda Abogados	Literal g Numeral 7º del artículo 5	Consideramos que se impone una carga excesiva al peticionario al tener que construir infraestructura, realizar señalización e incluso iluminar parte de la infraestructura, cuando esta es una obligación a cargo del Estado de acuerdo con lo previsto por la Ley 105 de 1993.		X	Debido a las características de dimensión de los VCC y al hecho de que su circulación se realizara sobre las vías nacionales y que para esto se realizarán incorporación de estas tipologías vehiculares, es necesario garantizar que dichos accesos sean seguros para los demás usuarios de las vías, es decir su ingreso a la red nacional debe representar el menor riesgo posible, lo cual se generaría al identificarse ingresos a noventa grados, ya que dichas incorporaciones deben hacerse los más paralelas a la vía posible, condiciones que solamente se pueden cumplir a través de carriles de acceso, debidamente diseñados y aprobados por las entidades administradoras de las vías Nacionales. Es así que la Ley 1228 de 2008, modificada por la Ley 1682 de 2013, permite realizar intervenciones sobre las fajas de retiro obligatorio de la red vial nacional por un particular, dentro de las cuales se encuentra la construcción de accesos.
20	miércoles 22/07/2020	Oscar David Gómez Pineda	Gómez Pineda Abogados	Parágrafo 1º del artículo 5	En virtud de la política de racionalización de trámites, este concepto debería solicitarlo directamente el Instituto Nacional de Vías a la Agencia Nacional de Infraestructura. De no ser así, se estaría creando un trámite		X	El propósito de esta Resolución es fijar los criterios técnicos y jurídicos para la expedición de los permisos especiales, individuales o colectivos y temporales, para el transporte de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no, con vehículos combinados de carga. Por esta razón en la misma no se fija procedimiento, ni regula el tiempo con el que cuenta la ANI para dar su concepto. No obstante, por política de racionalización de trámites, en efecto, el INVIAS deberá requerir a la ANI el concepto directamente, previa solicitud de permiso por la empresa de transporte o el generador de la carga.
21	miércoles 22/07/2020	Oscar David Gómez Pineda	Gómez Pineda Abogados	Parágrafo 2º del artículo 5	Solicitamos que se aclare cuáles son las certificaciones en experiencia que debe aportar quien elabora el estudio y cuáles serían las	X (Parcialment e)		Se ajusta la redacción en el sentido de señalar que la experiencia que debe certificarse es en las áreas de puentes, pavimentos y seguridad vial, según corresponda. No obstante no se puede elaborar una lista taxativa de la forma de certificación, pues eso podría constituir restricciones a la libre competencia del mercado.

22	miércoles 22/07/2020	Oscar David Gómez Pineda	Gómez Pineda Abogados	Numeral 11 del artículo 6	Desde el punto de vista jurídico, de acuerdo con lo previsto por la Ley 105 de 1993, está a cargo del Estado la obligación de garantizar la infraestructura, por lo tanto, no puede deslizarse esta obligación en un particular, a menos que medie un contrato.		X	Las condiciones establecidas de señalización, luminosidad y demarcación en los sitios de acceso y salida se consideran esenciales para lograr una operación segura, de acceso y salida de los VCC, al ser una operación especial que beneficia a un sector pero que afecta a todos los actores viales que circular por esas vías es procedente que sean los operadores los que tomen las precauciones utilizando señalización y demarcación especial para tomar todas las precauciones. Adicionalmente, debido a las características de dimensión de los VCC y al hecho de que su circulación se realizara sobre las vías nacionales y que para esto se realizarán incorporación de estas tipologías vehiculares, es necesario garantizar que dichos accesos sean seguros para los demás usuarios de las vías, es decir su ingreso a la red nacional debe representar el menor riesgo posible, lo cual se generaría al identificarse ingresos a noventa grados, ya que dichas incorporaciones deben hacerse los más paralelas a la vía posible, condiciones que solamente se pueden cumplir a través de carriles de acceso, debidamente diseñados y aprobados por las entidades administradoras de las vías Nacionales. Es así que la Ley 1228 de 2008, modificada por la Ley 1682 de 2013, permite realizar intervenciones sobre las fajas de retiro obligatorio de la red vial nacional por un particular, dentro de las cuales se encuentra la construcción de accesos, instalaciones de señalización, demarcación y de redes servicios públicos.
23	miércoles 22/07/2020	Oscar David Gómez Pineda	Gómez Pineda Abogados	Numeral 15 del artículo 6	Para efectos de evitar violaciones al debido proceso, así como disparidad de criterios y en aras de la seguridad jurídica, se debe especificar cuál es el procedimiento que debe llevarse a cabo para determinar la responsabilidad del peticionario frente a estos		X	El proyecto de resolución no establece procedimientos ni facultades extraordinarias ni exorbitantes a la administración para imponer una sanción, esto en virtud del principio de reserva de ley en materia sancionatoria. En caso de existir un daño a la infraestructura vial, la Entidad deberá acudir a la autoridad judicial competente para reclamar el perjuicio sufrido por el Estado.
24	miércoles 22/07/2020	Oscar David Gómez Pineda	Gómez Pineda Abogados	Artículo 9º Vigencia de los permisos.	Al igual que lo planteado para los artículos 1 y 2 se sugiere precisar en el artículo 9 que los permisos serán concedidos, no solo en relación con transporte en la red vial nacional, sino también para las vías departamentales, metropolitanas, distritales y municipales. Igualmente se sugiere precisar que los permisos de transporte serán concedidos a generadores de carga tanto con vehículos propios o mediante vehículos recibidos en arrendamiento financiero o renting. Se sugiere la siguiente redacción: “ARTÍCULO 9. VIGENCIA DE LOS PERMISOS. Los permisos	X (Parcialmente)		La facultad que otorgó el legislador en el artículo 120 de la Ley 1955 de 2019, Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”, es para otorgar permisos para el transporte de carga divisible con vehículos combinados de carga, por las vías nacionales, concesionadas o no. Y el objeto del proyecto es reglamentar los criterios técnicos y jurídicos, fijados junto con el INVIAS, para el otorgamiento de ese permiso que el artículo 120 permite que se otorgue; por ende en este aspecto no se acepta la solicitud. Ahora bien, el generador de la carga se define como "el remitente, o el destinatario de la carga cuando acepte el contrato en los términos de los artículos 1008 y 1009 del Código de Comercio", por ende comprende el transporte privado independientemente que se realice en vehículos propios, en arrendamiento financiero o renting. No obstante se acogerá la observación para mayor claridad de la misma.

25	miércoles 22/07/2020	Oscar David Gómez Pineda	Gómez Pineda Abogados	Inciso 2 Artículo 11 Verificación del cumplimient o de requisitos.	Al igual que lo planteado para los artículos 1, 2 y 9 se sugiere precisar en el inciso 2 del artículo 11 que la verificación de criterios de la resolución se aplica no solo para transporte de carga con VCC por vías nacionales sino también en relación con transporte en vías departamentales, metropolitanas, distritales y municipales. Para el efecto se sugiere eliminar la referencia a las vías nacionales de la siguiente forma: “ARTÍCULO 11. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE REQUISITOS. [.....]		X	La facultad que otorgó el legislador en el artículo 120 de la Ley 1955 de 2019, Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”, es para otorgar permisos para el transporte de carga divisible con vehículos combinados de carga, por las vías nacionales, concesionadas o no. Y el objeto del proyecto es reglamentar los criterios técnicos y jurídicos, fijados junto con el INVIAS, para el otorgamiento de ese permiso que el artículo 120 permite que se otorgue; por ende en este aspecto no se acepta la solicitud.
26	miércoles 22/07/2020	Sergio Romero Negrete <investigacionjuridica@colfecar.org.co>	COLFECAR	Artículo 4º Criterios Técnicos de los Vehículos	Creemos que sería importante que en el artículo 4 referente a los criterios técnicos del vehículo, la unidad tractora también pueda ser considerada los camiones de categoría C3, haciendo la aclaración que para este caso solo podrán tener hasta un solo vagón		X	Teniendo en cuenta que mediante el artículo 3 del proyecto de resolución se estableció que para la interpretación y aplicación del acto administrativo, se tendrán en cuenta las definiciones establecidas en la Resolución No. 2546 del 04 de julio de 2018 y que esta última definió como VCC a un conjunto acoplado de dos o mas unidades vehiculares de carga que consisten en una unidad tractora que jalona remolques o semirremolque o una combinación de estos, se evidencia que un vehículo C3 no corresponde a una configuración de VCC, toda vez que únicamente está compuesto por una unidad de carga jalada por una unidad tractora.
27	miércoles 22/07/2020	Sergio Romero Negrete <investigacionjuridica@colfecar.org.co>	COLFECAR	Artículo 4º Criterios Técnicos de los Vehículos, numerales 14 y 15	Haria falta una claridad en referencia al numeral 14 y el numeral 15 del artículo 4, toda vez que en el primero se señala que el vehículo deberá contar con" Sistemas de amortiguación o suspensión neumática para vehículos	X		Se acepta la observación y se fija que todos los vehículos modelo 2022 en adelante, para los que se solicite permiso de transporte de carga en Vehículos Combinado de Carga deben contar con dispositivo electrónico de control de estabilidad, airbags en la cabina del tractocamión y suspensión neumática. Por ende se aclarará la redacción.

28	miércoles 22/07/2020	Sergio Romero Negrete <investigacionjuridica@colfecar.org.co>	COLFECAR	Artículo 5° Criterios para el otorgamiento del permiso	En relación al artículo 5° referente al otorgamiento del permiso, en su numeral 1, solicitamos que se aclare de manera expresa que dependencia estará a cargo de atender la solicitud del permiso por parte del Invias. En cuanto al numeral 5 del artículo en mención, el cual tiene como tema los espesores de las capas del pavimento, consideramos que, este requerimiento no debe recaer sobre el solicitante, sino sobre la entidad oficial, ya que de poner la carga de la prueba a las empresas privadas sería un gran lastre económico y para la consecución de esta tarea no se cuenta con toda la información ni la capacidad técnica ni humana ya que el objeto social de estas empresas no se encuentra realizar estudios de ingeniería de este tipo. De igual forma sugerimos que los		X	El INVIAS recibirá la solicitud y determinará cuál será el área encargada de verificar el cumplimiento de los requisitos y otorgar el permiso, pues establecer las funciones de las distintas áreas de dicha Entidad no es el objeto de esta Resolución. Ahora bien, el artículo 120 de la Ley 1955 de 2019 señala que el INVIAS otorgará permisos especiales, individuales o colectivos, temporales, con una vigencia máxima de dos (2) años para el transporte de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no, con vehículos combinados de carga. Agrega que tales permisos se concederán por el Instituto Nacional de Vías hasta tanto se establezca la regulación que especifique los criterios definitivos para la operación de los vehículos combinados de carga, siempre y cuando los estudios técnicos determinen su viabilidad. A la fecha el Ministerio de Transporte ni el INVIAS cuentan con estudios que determinen la viabilidad de esta tipología de vehículos por las vías nacionales. Por ello, y teniendo en cuenta la longitud de las configuraciones vehiculares para transporte de carga, su rigidez y características especiales, resulta fundamental que los particulares presenten los estudios que permitan, a la entidad otorgante del permiso, realizar el análisis acerca de: la invasión de carril, de los radios de giro, las condiciones del pavimento para soportar la carga que implica la operación de estos vehículos en las vías nacionales, que las características geométricas versus las características de los vehículos no represente riesgos de seguridad, logística y movilidad para los demás usuarios de las vías, o que se establezcan mecanismos para mitigarlos. Adicionalmente debe tenerse en cuenta que, esta reglamentación se realiza en relación con configuraciones vehiculares especiales y que la infraestructura no fue diseñada para la circulación de los mismos, por ello es importante realizar un análisis particular del efecto que pueda producir estos vehículos a las estructuras de puentes y pavimentos. Por último, se debe resaltar que es necesario conocer el estado de la infraestructura para otorgar los permisos, ya que los parámetros definidos para el estudio de pavimentos son los que permiten hacer un correcto análisis de la capacidad de las estructuras de pavimentos, ya que el estado de la infraestructura puede variar en poco tiempo, teniendo en cuenta la fatiga producida por su uso. Por estas razones no se acoge la
29	miércoles 22/07/2020	Sergio Romero Negrete <investigacionjuridica@colfecar.org.co>	COLFECAR	Artículo 6° Criterios mínimos para la circulación, numeral 8	En relación al artículo 6 "criterios mínimos para la circulación", en su numeral 8, solicitamos que la velocidad en vías urbanas que se establezca no deba sobrepasar los 50 Km/hora. Toda vez que esta	X (Parcialmente)		La velocidad promedio máxima del recorrido no deberá sobrepasar los límites fijados por la señalización de la ruta o corredor. Para los vehículos combinados de carga que utilicen llanta agrícola para los que el límite será determinado por el índice de velocidad declarado por el solicitante y señalado en el permiso y, en todo caso, no podrá sobrepasar el límite de velocidad fijado por la señalización de la ruta o corredor.
30	miércoles 22/07/2020	GUILLERMO R. PUPO M. Apoderado General.	TRANSPORTE S SÁNCHEZ POLO S.A.	Artículo 4º Criterios Técnicos de los Vehículos,	Número 1. Para efectos de facilitar la interpretación de este numeral consideramos importante aclarar que los	X		Se acoge la observación para mayor claridad de la resolución, pues dichos requisitos aplicarán para aquellos vehículos que de conformidad con la Resolución 3752 de 2015 deban contar con los elementos de seguridad activa y pasiva.
31	miércoles 22/07/2020	GUILLERMO R. PUPO M. Apoderado General.	TRANSPORTE S SÁNCHEZ POLO S.A.	Artículo 4º Criterios Técnicos de los Vehículos, Numeral 9.5.	Respetuosamente proponemos no hacer exigible el indicador a bordo en cabina de pesos por eje y PBV en aquellos proyectos donde en origen y destino existan básculas certificadas y debidamente calibradas, y que además los cargues sean automatizados,		X	No se acoge porque el propósito de la resolución al prever esta exigencia es que se pueda hacer el control en vía por parte de las autoridades de tránsito en relación con los límites de pesos por ejes que establece la Resolución. Ese es el fin de el indicador a bordo de cabina de pesos por eje, igual le permite al conductor mantener el control, de la distribución de carga en su vehículo. Y además las básculas camioneras en general no están diseñadas para este tipo de vehículos.
32	miércoles 22/07/2020	GUILLERMO R. PUPO M. Apoderado General.	TRANSPORTE S SÁNCHEZ POLO S.A.	Artículo 4º Criterios Técnicos de los Vehículos,	Consideramos necesario, para evitar distintas interpretaciones, incluir las carrocerías tipo volco que se		x	No se acoge la solicitud, teniendo en cuenta que la carrocería carbonera incluye la carrocería denominada volco.

33	miércoles 22/07/2020	GUILLERMO R. PUPO M. Apoderado General.	TRANSPORTE S SÁNCHEZ POLO S.A.	Artículo 4º Criterios Técnicos de los Vehículos, Parágrafo 1.	Parágrafo 1. Con el fin de unificar lo señalado en el mencionado parágrafo y el numeral 14 del mismo artículo 4º, proponemos que la exigencia del dispositivo electrónico de seguridad, airbags en cabina y suspensión neumática, sea aplicable para los vehículos 2021 y siguientes.	X		se fija que todos los vehículos modelo 2022 en adelante, para los que se solicite permiso de transporte de carga en Vehículos Combinado de Carga deben contar con dispositivo electrónico de control de estabilidad, airbags en la cabina del tractocamión y suspensión neumática. Por ende se aclarará la redacción de los numerales 9, 14 y del parágrafo del artículo 4.
34	miércoles 22/07/2020	GUILLERMO R. PUPO M. Apoderado General.	TRANSPORTE S SÁNCHEZ POLO S.A.	Artículo 5º Criterios para el otorgamiento o del permiso, Numeral 3. Literal d.	☑ Numeral 3. Literal d. Respetuosamente solicitamos que se ajuste la redacción de la exigencia del SOAT para el trámite del permiso, de tal forma que se cumpla el requisito, cuando este se encuentre vigente al momento de la presentación de la	x		Se acoge la observación porque el tiempo por el que se otorga el SOAT es un año, y no permitiría solicitar permisos de 2 años.
35	miércoles 22/07/2020	GUILLERMO R. PUPO M. Apoderado General.	TRANSPORTE S SÁNCHEZ POLO S.A.	Artículo 5º Criterios para el otorgamiento o del permiso, Numeral 3. Literal e.	☑ Numeral 3. Literal e. Para efectos de simplificar el trámite, respetuosamente sugerimos que, como se está solicitando la Licencia de Tránsito y la Tarjeta de Registro Nacional de Remolques y Semiremolques para el otorgamiento del permiso, no sea necesario acompañar la ficha de homologación por las siguientes razones: Es posible que el propietario no tenga la misma en su poder.	X		Se acoge la observación, toda vez que: el artículo 37 de la Ley 769 de 2002, estableció: “El registro inicial de un vehículo se podrá hacer en cualquier organismo de tránsito y sus características técnicas y de capacidad deben estar homologadas por el Ministerio de Transporte para su operación en las vías del territorio nacional”. El artículo 8º de la Ley 769 de 2002, señaló: “Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT. El Ministerio de Transporte pondrá en funcionamiento directamente o a través de entidades públicas o particulares el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, en coordinación total, permanente y obligatoria con todos los organismos de tránsito del país. El RUNT incorporará por lo menos los siguientes registros de información: (...) Registro Nacional de Remolques y Semirremolques.”. El artículo 10 de la Ley 1005 de 2006, estableció: “Sujetos obligados a inscribirse y a reportar información. (...) - Todos los remolques y semirremolques legalmente matriculados. Será responsable de su inscripción, el Ministerio de Transporte o la autoridad en quien este delegue o autorice...”. El artículo 8º de la Resolución número 012379 de 2012, dispuso que los trámites relacionados con remolques y semirremolques debía adelantarse ante los Organismos de Tránsito, así: “...
36	miércoles 22/07/2020	GUILLERMO R. PUPO M. Apoderado General.	TRANSPORTE S SÁNCHEZ POLO S.A.	Artículo 5º Criterios para el otorgamiento o del permiso, Numeral 3. Literal e.	☑ Numeral 5°. Las sugerencias que se harán en relación con los estudios de pavimentos y sus métodos se sustentan en que como están propuestos, serían bastante costosos y los	X		Teniendo en cuenta las observaciones de la ciudadanía al proyecto de resolución, el alcance de los estudios de pavimentos se reducirá, teniendo en cuenta que el impacto en el pavimento por el tránsito de los VCC puede estimarse de manera teórica.
37	miércoles 22/07/2020	GUILLERMO R. PUPO M. Apoderado General.	TRANSPORTE S SÁNCHEZ POLO S.A.	Artículo 5º Criterios para el otorgamiento	☑ 5 b. Sugerimos que no sea exigible la estación meteorológica porque hay otros equipos y maneras	X		Se acepta la observación y se ajusta el numeral en relación con los estudios de pavimentos
38	miércoles 22/07/2020	GUILLERMO R. PUPO M. Apoderado General.	TRANSPORTE S SÁNCHEZ POLO S.A.	Artículo 5º Criterios para el otorgamiento o del permiso, numeral 5 d	☑ 5 d. Solicitamos que para determinar el ahuellamiento no sea necesario el uso de equipos de alto rendimiento, debido a que se contará con los espesores reales de las estructuras por medio de apiques con los cuales se puede modelar la proporción de daño de fatiga y el ahuellamiento en el tramo respectivo. Es importante tener en cuenta que los	X		Teniendo en cuenta las observaciones de la ciudadanía al proyecto de resolución, el alcance de los estudios de pavimentos se reducirá, teniendo en cuenta que el impacto en el pavimento por el tránsito de los VCC puede estimarse de manera teórica.

39	miércoles 22/07/2020	GUILLERMO R. PUPO M. Apoderado General.	TRANSPORTE S SÁNCHEZ POLO S.A.	Artículo 5° Criterios para el otorgamiento o del permiso, numeral 5 e	5 e. Se propone hacer la modelación de estructura de pavimentos solo para la estructura más crítica (menor espesor y menor especificación).	X		Teniendo en cuenta las observaciones de la ciudadanía al proyecto de resolución, el alcance de los estudios de pavimentos se reducirá, teniendo en cuenta que el impacto en el pavimento por el tránsito de los VCC puede estimarse de manera teórica. Sin embargo, se deberá analizar un número representativo de estructuras típicas de pavimento de las carreteras a utilizar para el transporte, las cuales se deberán tomar del manual para el diseño de pavimentos asfálticos de vías con medios y altos volúmenes de tránsito vigente del Instituto Nacional de Vías, lo cual se considera suficiente tratándose de realizar posteriormente una comparación frente al daño que ocasionan los vehículos convencionales autorizados con la resolución No 4100 del 28 de diciembre del 2004.
40	miércoles 22/07/2020	GUILLERMO R. PUPO M. Apoderado General.	TRANSPORTE S SÁNCHEZ POLO S.A.	Artículo 5° Criterios para el otorgamiento o del permiso, numeral 5 f	5 f. Para este literal se propone que el solicitante solo haga el diagnóstico de la condición del pavimento del tramo. La condición del pavimento desde el punto de vista funcional y estructural, la vida remanente, deterioro de la estructura y necesidad de reforzamiento, son de competencia del ente a cargo de la vía, por lo tanto las mismas no deberían ser trasladadas al solicitante, por ello respetuosamente consideramos procedente hacer el ajuste.	X		El artículo 120 de la Ley 1955 de 2019 señala que el INVIAS otorgará permisos especiales, individuales o colectivos, temporales, con una vigencia máxima de dos (2) años para el transporte de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no, con vehículos combinados de carga. Agrega que tales permisos se concederán por el Instituto Nacional de Vías hasta tanto se establezca la regulación que especifique los criterios definitivos para la operación de los vehículos combinados de carga, siempre y cuando los estudios técnicos determinen su viabilidad. A la fecha el Ministerio de Transporte ni el INVIAS cuentan con estudios que determinen la viabilidad de esta tipología de vehículos por las vías nacionales. Por ello, y teniendo en cuenta la longitud de las configuraciones vehiculares para transporte de carga, su rigidez y características especiales, resulta fundamental que los particulares presenten los estudios que permitan, a la entidad otorgante del permiso, realizar el análisis acerca de: la invasión de carril, de los radios de giro, las condiciones del pavimento para soportar la carga que implica la operación de estos vehículos en las vías nacionales, que las características geométricas versus las características de los vehículos no represente riesgos de seguridad, logística y movilidad para los demás usuarios de las vías, o que se establezcan mecanismos para mitigarlos. Adicionalmente debe tenerse en cuenta que, esta reglamentación se realiza en relación con configuraciones vehiculares especiales y que la infraestructura no fue diseñada para la circulación de los mismos, por ello es importante realizar un análisis particular del efecto que pueda producir estos vehículos a las estructuras de puentes y pavimentos. No obstante, teniendo en cuenta las observaciones de la ciudadanía al proyecto de resolución, el alcance de los estudios de pavimentos se reducir, teniendo en cuenta que el impacto en el pavimento por el tránsito de los VCC puede estimarse de manera teórica. Así mismo se permitirá que varias empresas presenten los mismos estudios cuando las rutas sean concordantes y se analicen todas las configuraciones vehiculares que se vayan a solicitar dentro de los permisos.
41	miércoles 22/07/2020	GUILLERMO R. PUPO M. Apoderado General.	TRANSPORTE S SÁNCHEZ POLO S.A.	Artículo 5° Criterios para el otorgamiento o del permiso, numeral 6 b y 6 d	6 b y 6 d. Respetuosamente solicitamos no sea incluido el análisis de impacto sobre la infraestructura teniendo en cuenta que no es posible conocer la conformación de la infraestructura ni de la cimentación. Además en los estudios realizados por los		X	Este requerimiento puede resolverse numericamente registrando grabaciones con un sistema de adquisición de datos y sensores en la estructura que permitan identificar las características dinámicas del sistema, sin necesidad de explorar la cimentación y hacer auscultaciones en la estructura. Lo anterior, teniendo en cuenta que el análisis de impacto hace referencia al efecto dinámico que pueda presentar el puente con el paso de la carga a la velocidad de operación, este análisis debe relacionar las amplitudes y frecuencias del movimiento de la carga viva con la respuesta del puente en un set de desplazamientos que puedan excitar algún modo de vibración de la estructura con amplitud dinámica y evitar que el fenómeno de resonancia afecte el puente. En
42	miércoles 22/07/2020	GUILLERMO R. PUPO M. Apoderado General.	TRANSPORTE S SÁNCHEZ POLO S.A.	Artículo 5° Criterios para el otorgamiento o del permiso, numeral 7 g	7 g. Es muy importante revisar la redacción de este punto teniendo en cuenta que el permiso de intervención del uso de zona de la vía puede ser un trámite lento, de tal manera que exigir que el peticionario haga las intervenciones antes	X		nacional y que para los efectos de trámite de permisos de intervención corresponderá a la entidad administradora de la vía definir los criterios, tiempos y procedimientos para el otorgamiento de dicho permiso, se considera viable otorgar un plazo de hasta seis meses para finalización de las obras exclusivas para accesos a la red vial nacional. En tanto se cumple dicho tiempo, el INVIAS podrá autorizar el acceso a la red vial nacional siempre y cuando se realice un análisis de incorporación al tránsito donde se indique la señalización, personal necesario, elementos de iluminación y demás elementos que se consideren

43	miércoles 22/07/2020	GUILLERMO R. PUPO M. Apoderado General.	TRANSPORTE S SÁNCHEZ POLO S.A.	Artículo 6°.	<p>☑ Numeral 1. Sugerimos que los certificados en las normas de competencia laboral de alistar, conducir y trasladar sean homologables con certificados como: Operación de camión articulado, Inspección preoperacional de equipo de transporte de carga pesada, Manejo Defensivo o similares.</p>		X	<p>En este caso, las normas de competencia laboral correspondientes a alistar conducir y trasladar estan desarrollada por el SENA y son referentes unificados de verificación y asegurameinto de la idoneidad del conductor en los siguientes aspectos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Alistar vehículos articulados de acuerdo con procedimientos técnicos y normativa de transito y transporte . Norma 280601113. 2. Conducir vehiculos articulados de acuerdo con procedimientos tecnicos y normativa de transito y transporte Norma 280601114. 3. Trasladar carga de acuerdo con procedimientos tecnicos y normativa de transito y transporte Norma 280601109. <p>Las normas citadas contienen todos los aspectos atinetes a contar con conductores, que tiene en cuenta todos los protocolos operativos y de seguridad para efectuar la verificación previa del vehículo, la conducción y el manejo y control de la carga. Por estas razones se considera importante que los conductores estn certificados en esas 3 normas. Sin embargo se otorgara un termino de transición de 6 meses para que acrediten que todos los conductores de la operación estén certificados, ya que eso se puede hacer en coordinación con el SENA y certificadores que pueden formarse dentro de la misma empresa. Un conductor puede ser certificador siempre y cuando se forme como capacitador y/o certificador. Por otra parte la certificación de normas de competencia laboral es en el hacer y no solamente en haber recibido unas capacitaciones lo que se considera más efectivo para asegurar que los conductores realicen buenas practicas durante la operación. No es posible efectuar homologación por cuanto las normas de competencia laboral están diseñadas para conocimientos esenciales y específicos, y criterios de desempeño que no son homologables frente a otras.</p>
44	miércoles 22/07/2020	GUILLERMO R. PUPO M. Apoderado General.	TRANSPORTE S SÁNCHEZ POLO S.A.	Artículo 9°.	<p>☑ En este punto reiteramos lo señalado anteriormente en relación con que la exigencia de la vigencia del SOAT por el término de duración del permiso no permitiría la expedición de los mismos a dos</p>	X		Se acoge la observación porque el tiempo por el que se otorga el SOAT es un año, y no permitiría solicitar permisos de 2 años
45	miércoles 22/07/2020	GUILLERMO R. PUPO M. Apoderado General.	TRANSPORTE S SÁNCHEZ POLO S.A.	Artículo 13. Vigencia.	<p>El proyecto no incluye un régimen de transición que permita a quienes presentaron solicitudes no resueltas con anterioridad a la expedición de la resolución, se les otorgue el permiso.</p>		X	La entrada en vigencia de la norma es con la publicación en el Diario Oficial. El régimen de transición no es procedente frente a una petición previamente presentada a la expedición de la norma, puesto que la resolución establece los requisitos exigidos para su otorgamiento. La solicitud no genera un derecho a favor del peticionario. En todo caso, la resolución ya contempla que los permisos que se hayan expedido con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente resolución seguirán vigentes por el término para el cual se hayan expedido, sin que sea posible prorrogarlos.
46	miércoles 22/07/2020	Juan Diego Acosta Martínez Coordinador Comités Gerencia Logística, Transporte e Infraestructura	Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - ANDI	Artículo 4 numeral 3	<p>Se debe evaluar en conjunto con los fabricantes o los productores de llantas, la viabilidad de que los equipos utilicen llantas super-single.</p>		X	En relación con la dimensión de las llantas, deberá estarse a lo autorizado en la Ficha Técnica de Homologación correspondiente, y a la normatividad nacional vigente.
47	miércoles 22/07/2020	Juan Diego Acosta Martínez Coordinador Comités Gerencia Logística, Transporte e Infraestructura	Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - ANDI	Artículo 4 numeral 9.5	<p>No es claro si el numeral hace referencia a un sistema o a la señalización que debe ir en los equipos.</p>	X		El numeral señalado se refiere a que el vehículo debe contar con un sistema de Indicador a bordo en cabina de pesos por eje y peso bruto vehicular (PBV), más no una señalización. En la disposición se incluirá la palabra sistema para mayor claridad de los destinatarios de la norma.

48	miércoles 22/07/2020	Juan Diego Acosta Martínez Coordinador Comités Gerencia Logística, Transporte e Infraestructura	Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - ANDI	Artículo 4 numeral 10	Se solicita la modificación del numeral para que quede de la siguiente forma, “Ninguno de los semirremolques deberá superar los trece (13) metros de longitud, y los remolques no podrán exceder los trece (13) metros de longitud”.		X	No se acepta la recomendación pues la Resolución 4100 de 2004 señala que los Remolques no pueden tener una longitud mayor a 10 metros de longitud. Además porque no existe un soporte técnico que permita establecer una longitud diferente para los remolques de los Vehículos Combinados de Carga que aquellos permitidos a los vehículos de carga convencionales. Adicionalmente las condiciones de diseño geométrico de las vías se adelanta con base en las longitudes permitidas para los remolques y semirremolques en dicha Resolución; por ultimo, debe tenerse en cuenta que los remolques tienen una barra de tiro que aumenta su longitud aunque no se contabilice para determinar la misma. No obstante, a los vehículos combinados de carga (VCC) que con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente resolución hubiesen obtenido un permiso y/o cuenten con un permiso vigente, les podrá ser otorgado el permiso siempre y cuando la configuración vehicular no supere los 56,9 metros de longitud; en todo caso no se podrá seguir otorgando permisos a nuevos vehículos aunque sea de la misma configuración.
49	miércoles 22/07/2020	Juan Diego Acosta Martínez Coordinador Comités Gerencia Logística, Transporte e Infraestructura	Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - ANDI	Artículo 4 Parágrafo 1	El cumplimiento de esta directriz debería ser obligatorio a partir del año 2023 a fin de contar con un “periodo de gracia” para el cumplimiento de los requisitos, adecuar procedimientos, costos,		X	Se considera que los vehículos deben contar con dispositivos de seguridad para el tránsito en la red vial nacional. Por ende, se debe exigir para los nuevos modelos de vehículos para los que se solicite los permisos, esto es, modelos 2021. Sin embargo se ajusta los numerales 9, 14 y parágrafo del artículo 4 para hacer concordantes las disposiciones.
50	miércoles 22/07/2020	Juan Diego Acosta Martínez Coordinador Comités Gerencia Logística, Transporte e Infraestructura	Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - ANDI	Artículo 5 numeral 3	La ficha técnica de homologación de los VCC que utilizarán enganche con Dolly., podría darse con vehículos que se adapten a estas configuraciones.		X	Los únicos vehículos autorizados para funcionar como unidad tractora son los tractocamiones teniendo en cuenta lo establecido por la Resolución 5443 de 2009 y la Ley 769 de 2002.
51	miércoles 22/07/2020	Juan Diego Acosta Martínez Coordinador Comités Gerencia Logística, Transporte e Infraestructura	Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - ANDI	Artículo 5 numeral 4	teniendo en cuenta las especificaciones técnicas de las vías, conocidas por el INVÍAS, este debe asignar las rutas, especialmente los corredores de doble calzada, por donde podrán transitar los equipos. Desde la ANDI ya se han relacionado al Ministerio de Transporte y el DNP, los corredores por los cuales sería posible el tránsito de Vehículos		X	Dentro de los requisitos establecidos para el otorgamiento del permiso, se encuentra la relación de rutas por las cuales se pretende transitar, debido a que es el peticionario el que tiene la necesidad de operar por corredores específicos de acuerdo a su logística. En consecuencia es precisamente el peticionario el que debe definir los tramos por los cuales desea transitar. Así mismo dentro de los estudios técnicos que deberá realizar un análisis de condiciones de la infraestructura que permitan una circulación segura de acuerdo con las características de pesos y dimensiones de las configuraciones vehiculares de VCC a utilizar en el transporte de las cargas divisibles. Con base en la anterior información el INVÍAS debe definir los corredores en los que se permite circular, según sean las condiciones geométricas, según peso bruto vehicular permitido en los puentes, número máximo de unidades de carga divisible, velocidad máxima de operación y horarios, entre otros; así mismo, en el acto de otorgamiento del permiso deberá quedar indicado, las zonas

52	miércoles 22/07/2020	Juan Diego Acosta Martínez Coordinador Comités Gerencia Logística, Transporte e Infraestructura	Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - ANDI	Artículo 5 numerales 5 y 6	El Ministerio de Transporte a través del INVÍAS, la ANI y/o los concesionarios, SIPUCOL o la entidad que tenga a cargo la administración de la vía, cuentan con las especificaciones técnicas de las vías tal y como lo mencionan los Parágrafos 1 y 3 del mismo Artículo, de modo que los estudios técnicos de pavimentos y estudios técnicos de puentes pueden ser suministrados por estas autoridades, y son los generadores de carga y empresas de transporte quienes ajustarán los equipos a dichos parámetros. Por otro lado, ya existen estudios de empresas de transporte y generadores de carga que deberían poder ser homologados y no estar	X (Parcialmente)	El artículo 120 de la Ley 1955 de 2019 señala que el INVÍAS otorgará permisos especiales, individuales o colectivos, temporales, con una vigencia máxima de dos (2) años para el transporte de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no, con vehículos combinados de carga. Agrega que tales permisos se concederán por el Instituto Nacional de Vías hasta tanto se establezca la regulación que especifique los criterios definitivos para la operación de los vehículos combinados de carga, siempre y cuando los estudios técnicos determinen su viabilidad. A la fecha el Ministerio de Transporte ni el INVÍAS cuentan con estudios que determinen la viabilidad de esta tipología de vehículos por las vías nacionales. Por ello, y teniendo en cuenta la longitud de las configuraciones vehiculares para transporte de carga, su rigidez y características especiales, resulta fundamental que los particulares presenten los estudios que permitan, a la entidad otorgante del permiso, realizar el análisis acerca de: la invasión de carril, de los radios de giro, las condiciones del pavimento para soportar la carga que implica la operación de estos vehículos en las vías nacionales, que las características geométricas versus las características de los vehículos no represente riesgos de seguridad, logística y movilidad para los demás usuarios de las vías, o que se establezcan mecanismos para mitigarlos. Adicionalmente debe tenerse en cuenta que, esta reglamentación se realiza en relación con configuraciones vehiculares especiales y que la infraestructura no fue diseñada para la circulación de los mismos; por ello es importante realizar un análisis particular del efecto que pueda producir estos vehículos a las estructuras de puentes y pavimentos. Por último, se debe resaltar que es necesario conocer el estado de la infraestructura para otorgar los permisos, ya que los parámetros definidos para el estudio de pavimentos son los que permiten hacer un correcto análisis de la capacidad de las estructuras de pavimentos, ya que el estado de la infraestructura puede variar en poco tiempo.
53	miércoles 22/07/2020	Juan Diego Acosta Martínez Coordinador Comités Gerencia Logística, Transporte e Infraestructura	Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - ANDI	Artículo 5 numeral 7	Se debe determinar los tiempos de respuesta de la autoridad responsable de revisar y validar los planes de seguridad. Al tratarse de unas pruebas para la adopción de nuevas tecnologías del transporte para mejorar la eficiencia operacional y la competitividad, como lo establece el PND, corresponde a la entidad responsable de la gestión y administración de la vía, coordinar la adecuación de la señalización e iluminación que deba ser implementada.	X	El objeto del proyecto de resolución es fijar los criterios técnicos y jurídicos para la expedición de los permisos especiales, individuales o colectivos y temporales, para el transporte de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no, con vehículos combinados de carga. Por esta razón en la misma no se regula los tiempos de revisión y validación de los planes de seguridad vial. Las condiciones establecidas de señalización, luminosidad y demarcación en los sitios de acceso y salida se consideran esenciales para lograr una operación segura, de acceso y salida de los VCC, al ser una operación especial que beneficia a un sector pero que afecta a todos los actores viales que circular por esas vías es procedente que sean los operadores los que tomen las precauciones utilizando señalización y demarcación especial para tomar todas las precauciones. Adicionalmente, debido a las características de dimensión de los VCC y al hecho de que su circulación se realizara sobre las vías nacionales y que para esto se realizarán incorporación de estas tipologías vehiculares, es necesario garantizar que dichos accesos sean seguros para los demás usuarios de las vías, es decir su ingreso a la red nacional debe representar el menor riesgo posible, lo cual se generaría al identificarse ingresos a noventa grados, ya que dichas incorporaciones deben hacerse los más paralelas a la vía posible, condiciones que solamente se pueden cumplir a través de carriles de acceso, debidamente diseñados y aprobados por las entidades administradoras de las vías Nacionales. Es así que la Ley 1228 de 2008, modificada por la Ley 1682 de 2013, permite realizar intervenciones sobre las fajas de retiro obligatorio de la red vial nacional por un particular, dentro de las cuales se encuentra la construcción de accesos, instalaciones de señalización, demarcación y de redes servicios públicos.
54	miércoles 22/07/2020	Juan Diego Acosta Martínez Coordinador Comités Gerencia Logística, Transporte e Infraestructura	Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - ANDI	Artículo 5 numeral 8	Se destaca que el programa busca adecuar equipos VCC a las normas técnicas de las vías, por lo cual se debe continuar con los planes de inspección habituales que tiene la entidad a cargo de la administración de la vía.	X	El estado de la infraestructura puede variar en poco tiempo, teniendo en cuenta la fatiga producida por su uso, es así que este tipo de inspección permite garantizar el tránsito de las cargas y del tránsito de los demás usuarios de la vía de una forma segura. Adicionalmente cuando se habla de puentes con calificación superior a 4 SIPUCOL, son estructuras que se encuentran en estado crítico y que por la sobre carga podría implicar daños estructurales graves, es por lo que es necesaria la toma de deflexiones para revisar que no se sobrepasen los límites de deformación y recuperación.

56	miércoles 22/07/2020	Juan Diego Acosta Martínez Coordinador Comités Gerencia Logística, Transporte e Infraestructura	Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - ANDI	Artículo 6 numeral 9	Como bien se menciona en la presente Resolución, los VCC corresponden al transporte de carga divisible y no extrapesada o extradimensionada, por tanto y para mejorar la competitividad, no debe ser exigible contar con vehículo escolta que genera costos adicionales, dado que los vehículos cuentan con las medidas de seguridad.	X		Se considera que para efectos de seguridad vial lo importante es el control de la velocidad según lo previsto en la resolución o según indique el índice de velocidad de la llanta utilizada. Así mismo la seguridad de los otros actores viales se entiende garantizada con el uso de la señalización en el vehículo que advierta que transita a baja velocidad. Teniendo en cuenta que la circulación de vehículos combinados de carga es en el marco de una operación recurrente y que la carga que transporta no excede las dimensiones vehiculares, se considera que podría omitirse el requerimiento de acompañamiento especial. Por ende se eliminará exigencia de vehículo escolta.
57	miércoles 22/07/2020	Juan Diego Acosta Martínez Coordinador Comités Gerencia Logística, Transporte e Infraestructura	Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - ANDI	Artículo 6 numeral 15	Sabiendo que es de interés para la competitividad del país, y de un importante número de generadores de carga y empresas de transporte participar en las pruebas de corredor, se debería implementar un manual o procedimiento que permita evaluar las posibles afectaciones a las vías y poder determinar los responsables de las reparaciones.		X	La resolución 2546 de 2018 es la Resolución que establece el marco para realizar una prueba piloto de Vehículos Combinados de Carga o extradimensionales en el país. Esta resolución fue el resoluto, de un lado, de la comunicación con Rad. 2016320560962 del 07 de septiembre de 2017 por parte de la ANDI al Ministerio de Transporte, en la que se solicita la realización de una prueba piloto que sirva de insumo para analizar tipologías de vehículos especificadas conforme al análisis de casos y normativas nacionales (NTC 4788-1 y NTC 4788-2), internacionales y capacidades locales de configuración VCC. Así mismo, el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 "Todos por un nuevo país", que establecía la necesidad de impulsar la intermodalidad para alcanzar eficiencias en el transporte de carga. Estas consideraciones hicieron que el Ministerio de Transporte viera necesaria la evaluación del transporte por Vehículos Combinados de Carga. No obstante lo anterior, el objeto del presente proyecto de resolución es "Por la cual se fijan los criterios técnicos y jurídicos para la expedición de los permisos especiales, individuales o colectivos y temporales para el transporte de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no, con vehículos combinados de carga y se dictan otras disposiciones"; es decir, es para fijar criterios para el otorgamiento de los permisos de transporte a VCC, y no la realización de pruebas piloto con los mismos.
58	miércoles 22/07/2020	Juan Diego Acosta Martínez Coordinador Comités Gerencia Logística, Transporte e Infraestructura	Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - ANDI	Artículo 10	Antes de generar o firmar la póliza, se requiere conocer el informe por parte del INVÍAS o la interventoría, sobre las condiciones del corredor por el cual se va a transitar. Es por lo anterior, que los análisis técnicos de construcción y mantenimiento de la vía se deben suministrar por la autoridad responsable del corredor.		X	El artículo 120 de la Ley 1955 de 2019 señala que el INVIAS otorgará permisos especiales, individuales o colectivos, temporales, con una vigencia máxima de dos (2) años para el transporte de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no, con vehículos combinados de carga. Agrega que tales permisos se concederán por el Instituto Nacional de Vías hasta tanto se establezca la regulación que especifique los criterios definitivos para la operación de los vehículos combinados de carga, siempre y cuando los estudios técnicos determinen su viabilidad. A la fecha el Ministerio de Transporte ni el INVIAS cuentan con estudios que determinen la viabilidad de esta tipología de vehículos por las vías nacionales. Por ello, y teniendo en cuenta la longitud de las configuraciones vehiculares para transporte de carga, su rigidez y características especiales, resulta fundamental que los particulares presenten los estudios que permitan, a la entidad otorgante del permiso, realizar el análisis acerca de: la invasión de carril, de los radios de giro, las condiciones del pavimento para soportar la carga que implica la operación de estos vehículos en las vías nacionales, que las características geométricas versus las características de los vehículos no represente riesgos de seguridad, logística y movilidad para los demás usuarios de las vías, o que se establezcan mecanismos para mitigarlos. Adicionalmente debe tenerse en cuenta que, esta reglamentación se realiza en relación con configuraciones vehiculares especiales y que la infraestructura no fue diseñada para la circulación de los mismos; por ello es importante realizar un análisis particular del efecto que pueda producir estos vehículos a las estructuras de puentes y pavimentos. Ciertamente, se debe resaltar que es necesario conocer el estado de la infraestructura para otorgar los permisos, ya que los parámetros definidos para el estudio de pavimentos son los que permiten hacer un correcto análisis de la capacidad de las estructuras de pavimentos, ya que el estado de la infraestructura puede variar en poco tiempo, teniendo en cuenta la fatiga producida por su uso. Por ende no se acepta la observación.

59	miércoles 22/07/2020	Juan Diego Acosta Martínez Coordinador Comités Gerencia Logística, Transporte e Infraestructura	Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - ANDI	General	Con el fin de poder aprovechar el permiso temporal de dos (2) años al máximo, se sugiere contar con un “periodo de gracia” no inferior a tres (3) meses antes de que comiencen a correr los dos años y poder adelantar durante este periodo la consecución y/o alistamiento de los vehículos que serán presentados a las pruebas de		X	La entrada en vigencia de la norma es con la publicación en el Diario Oficial. El régimen de transición no es procedente frente a una petición previamente presentada a la expedición de la norma, puesto que la resolución establece los requisitos exigidos para su otorgamiento. La solicitud no genera un derecho a favor del peticionario. En todo caso, la resolución ya contempla que los permisos que se hayan expedido con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente resolución seguirán vigentes por el término para el cual se hayan expedido, sin que sea posible prorrogarlos. Por razones de control de la vigencia de los permisos, esta no se puede contar desde que inicie la operación o circulación del primer VCC de cada empresa, sino desde la entrada en vigencia del permiso.
60	miércoles 22/07/2020	Juan Diego Acosta Martínez Coordinador Comités Gerencia Logística, Transporte e Infraestructura	Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - ANDI	General	De acuerdo con el Artículo 9 de la presente Resolución y el Artículo 120 de la Ley 1955 de 2019, en donde se establece como vigencia del permiso temporal para las pruebas de corredor los dos (2) años antes mencionados, sería adecuado		X	El artículo 120 citado señala "El Instituto Nacional de Vías concederá permisos especiales, individuales o colectivos, temporales, con una vigencia máxima de dos (2) años (...) Tales permisos se concederán por el Instituto Nacional de Vías hasta tanto se establezca la regulación que especifique los criterios definitivos para la operación de los vehículos combinados de carga siempre y cuando los estudios técnicos determinen su viabilidad." Por ende, dado el caso en que se venza el permiso el solicitante deberá solicitarlo nuevamente, salvo que se haya fijado una regulación distinta ue especifique los criterios definitivos para la operación de los vehículos combinados de carga siempre y cuando los
61	miércoles 22/07/2020	Juan Diego Acosta Martínez Coordinador Comités Gerencia Logística, Transporte e Infraestructura	Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - ANDI	General	Es necesario especificar los tiempos de respuesta de las autoridades involucradas en la revisión y autorización de la postulación.		X	El objeto del proyecto de resolución es "Por la cual se fijan los criterios técnicos y jurídicos para la expedición de los permisos especiales, individuales o colectivos y temporales, para el transporte de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no, con vehículos combinados de carga.", no es fijar un procedimiento para el otorgamiento del permiso, por ello la misma no regula el tiempo con el que cuenta INVIAS para ello.
62	miércoles 22/07/2020	Juan Diego Acosta Martínez Coordinador Comités Gerencia Logística, Transporte e Infraestructura	Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - ANDI	General	Se solicita considerar incluir las configuraciones 3-S3-D2-S3 y 3-S3-D1-S3.		X	La longitud máxima autorizada para las configuraciones de la tabla No. 1 del anexo del proyecto resolución es de 30 metros, las configuraciones sugeridas excedería esta longitud máxima, por lo que no es posible autorizar estas dos configuraciones.
63	miércoles 22/07/2020	Juan Diego Acosta Martínez Coordinador Comités Gerencia Logística, Transporte e Infraestructura	Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - ANDI	General	Se solicita la reactivación del comité técnico con participación del Ministerio de Transporte, Gerentes de Corredor, INVÍAS, ANI, ANSV, SIPUCOL, ICONTEC y los representantes de los generadores de carga y empresas de transporte, con el objetivo de hacer seguimiento al desarrollo de las pruebas de corredor.		X	La resolución 2546 de 2018 es la Resolución que establece el marco para realizar una prueba piloto de Vehículos Combinados de Carga o extradimensionales en el país. Esta resolución fue el resoluto, de un lado, de la comunicación con Rad. 2016320560962 del 07 de septiembre de 2017 por parte de la ANDI al Ministerio de Transporte, en la que se solicita la realización de una prueba piloto que sirva de insumo para analizar tipologías de vehículos especificadas conforme al análisis de casos y normativas nacionales (NTC 4788-1 y NTC 4788-2), internacionales y capacidades locales de configuración VCC. Así mismo, el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 "Todos por un nuevo país", que establecía la necesidad de impulsar la intermodalidad para alcanzar eficiencias en el transporte de carga. Estas consideraciones hicieron que el Ministerio de Transporte viera necesaria la evaluación del transporte por Vehículos Combinados de Carga. No obstante lo anterior, el objeto del presente proyecto de resolución es “Por la cual se fijan los criterios técnicos y jurídicos para la expedición de los permisos especiales, individuales o colectivos y temporales para el transporte de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no, con vehículos combinados de carga y se dictan otras disposiciones”; es decir, es para fijar criterios para el otorgamiento de los permisos de transporte a VCC, y no la realización de pruebas piloto con los mismos.

64	miércoles 22/07/2020	Juan Diego Acosta Martínez Coordinador Comités Gerencia Logística, Transporte e Infraestructura	Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - ANDI	General	Es necesario corregir la numeración comprendida entre el numeral 17 y 19 del Artículo 6.	X		Se acepta la solicitud y se ajusta
65	miércoles 22/07/2020	Laura M. Parra Ferreira	MOYA-PARRA	Artículo 4, numeral 3 y 5	Hacer claridad sobre el uso de la llanta de base ancha, se refieren a la super single? . En artículo 4 numeral 3 dice que no podrán utilizarse; en el	X		En relación con la dimensión de las llantas, deberá estarse a lo autorizado en la Ficha Técnica de Homologación correspondiente, y a la normatividad nacional vigente.
67	miércoles 22/07/2020	Laura M. Parra Ferreira	MOYA-PARRA	Artículo 5, parágrafo 1.	Artículo 5, parágrafo 1 versa que el permiso sobre vías concesionadas debe contar con el concepto de viabilidad previo por parte de la ANI. Cómo se tramita dicho permiso?		X	El propósito de la Resolución es fijar los criterios técnicos y jurídicos para la expedición de los permisos especiales, individuales o colectivos y temporales, para el transporte de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no, con vehículos combinados de carga. Por esta razón en la misma no se fija procedimiento, ni regula el tiempo con el que cuenta la ANI para dar su concepto. No obstante, conforme a la política de racionalización de trámites, en efecto, quien debe solicitar este concepto a la Agencia Nacional de Infraestructura es el Instituto Nacional de Vías. E la parágrafo señala "Cuando el permiso verse sobre vías nacionales concesionadas, se deberá contar con el concepto de viabilidad
68	miércoles 22/07/2020	Laura M. Parra Ferreira	MOYA-PARRA	Artículo 5	Según la ruta que se escoja, cada empresa interesada, según la resolución, debe hacer un estudio de la vía y de los puentes. Es posible que, si ya otra empresa realizó el estudio de esa ruta y su permiso fue aprobado para determinado tipo de equipo, otra empresa que vaya a tramitar un permiso para utilizar un equipo similar o de	X		Los estudios técnicos pueden ser elaborados y presentados en conjunto entre varias empresas, siempre y cuando haya coincidencia en los tramos para los que se solicita permiso y se analicen las condiciones que prevé el proyecto de resolución frente a la operación, seguridad, logística, movilidad e infraestructura en relación con y de todas las configuraciones vehiculares para las que se solicita permiso. Se aclara el proyecto de resolución para que haya claridad al respecto. No obstante se debe resaltar que es necesaria la presentación del estudio como requisito previo para el otorgamiento de un permiso, y que los convenios entre empresas para cubrir el costo de elaboración de los estudios tiene índole particular en la cual no media ni el Ministerio de Transporte ni el INVIAS.

69	miércoles 22/07/2020	Laura M. Parra Ferreira	MOYA-PARRA-VIVAS	Es posible que, si ya en una determinada ruta se operó exitosamente durante varios años con bitrenes (C-S-S) sin causar ningún daño ni a la vía ni a los puentes, no se requiera realizar el estudio de la vía si los equipos que operarían tienen la misma configuración de los anteriores?		X	El artículo 120 de la Ley 1955 de 2019 señala que el INVIAS otorgará permisos especiales, individuales o colectivos, temporales, con una vigencia máxima de dos (2) años para el transporte de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no, con vehículos combinados de carga. Agrega que tales permisos se concederán por el Instituto Nacional de Vías hasta tanto se establezca la regulación que especifique los criterios definitivos para la operación de los vehículos combinados de carga, siempre y cuando los estudios técnicos determinen su viabilidad. A la fecha el Ministerio de Transporte ni el INVIAS cuentan con estudios que determinen la viabilidad de esta tipología de vehículos por las vías nacionales. Por ello, y teniendo en cuenta la longitud de las configuraciones vehiculares para transporte de carga, su rigidez y características especiales, resulta fundamental que los particulares presenten los estudios que permitan, a la entidad otorgante del permiso, realizar el análisis acerca de: la invasión de carril, de los radios de giro, las condiciones del pavimento para soportar la carga que implica la operación de estos vehículos en las vías nacionales, que las características geométricas versus las características de los vehículos no represente riesgos de seguridad, logística y movilidad para los demás usuarios de las vías, o que se establezcan mecanismos para mitigarlos. Adicionalmente debe tenerse en cuenta que, esta reglamentación se realiza en relación con configuraciones vehiculares especiales y que la infraestructura no fue diseñada para la circulación de los mismos; por ello es importante realizar un análisis particular del efecto que pueda producir estos vehículos a las estructuras de puentes y pavimentos. Por último, se debe resaltar que es necesario conocer el estado de la infraestructura para otorgar los permisos, ya que los parámetros definidos para el estudio de pavimentos son los que permiten hacer un correcto análisis de la capacidad de las estructuras de pavimentos, ya que el estado de la infraestructura puede variar en poco tiempo, teniendo en cuenta la fatiga producida por su uso
70	miércoles 22/07/2020	Laura M. Parra Ferreira	MOYA-PARRA-VIVAS	Entre los tipos de equipos VCC se encuentran considerados como susceptibles de aprobación furgones,		X	Dado que este tipo de carrocería no se encuentra parametrizado dentro de las tablas paramétricas del RUNT, no es procedente autorizar esta tipología de carrocería para permisos de carga divisible en VCC.
71	miércoles 22/07/2020	Laura M. Parra Ferreira	MOYA-PARRA-VIVAS	Referente al de tránsito de los bitrenes (C-S-S), se sabe que estos equipos se comportan como un C-S normal y que tienen un desempeño superior en la curvas y que al ser operados por conductores experimentados, como lo exige la resolución, pueden reversar y realizar maniobras sin ningún inconveniente por lo que se solicita obviar lo referente a colocarle escoltas	X		Se considera que para efectos de seguridad vial lo importante es el control de la velocidad según lo previsto en la resolución o según indique el índice de velocidad de la llanta utilizada. Así mismo la seguridad de los otros actores viales se entiende garantizada con el uso de la señalización en el vehículo que advierta que transita a baja velocidad. Teniendo en cuenta que la circulación de vehículos combinados de carga es en el marco de una operación recurrente y que la carga que transporta no excede las dimensiones vehiculares, se considera que podría omitirse el requerimiento de acompañamiento especial. Por ende se eliminará exigencia de vehículo escolta.
72	miércoles 22/07/2020	Laura M. Parra Ferreira	MOYA-PARRA-VIVAS	Así como se autoriza el uso de un 3-S3-S2, se solicita autorizar el 3-S2-S3 con el	X		Se acepta la inclusión de la configuración solicitada con el PBV correspondiente dentro del anexo 1 que hace parte integral del acto administrativo.

73	miércoles 22/07/2020	Laura M. Parra Ferreira	MOYA-PARRA-VIVAS		Debido a que los costos de los estudios son elevados y que el monitoreo elevaría aún más dichos costos, es posible que este valor sea asumido por el INVIAS. De no serlo, es importante INVIAS indique que empresas o personas son las idóneas y se regulen dichas tarifas.		X	El Ministerio de Transporte no cuenta con la información del costo de los estudios toda vez que el valor de los mismos varía de acuerdo a la longitud y número de los tramos para los que se solicita el permiso, las especificaciones de los vehículos combinado de carga que se pretente operar, y las características de la vía en cuanto a tipo y número de estructura. El artículo 120 de la Ley 1955 de 2019 señala que el INVIAS otorgará permisos especiales, individuales o colectivos, temporales, con una vigencia máxima de dos (2) años para el transporte de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no, con vehículos combinados de carga. Agrega que tales permisos se concederán por el Instituto Nacional de Vías hasta tanto se establezca la regulación que especifique los criterios definitivos para la operación de los vehículos combinados de carga, siempre y cuando los estudios técnicos determinen su viabilidad. A la fecha el Ministerio de Transporte ni el INVIAS cuentan con estudios que determinen la viabilidad de esta tipología de vehículos por las vías nacionales. Por ello, y teniendo en cuenta la longitud de las configuraciones vehiculares para transporte de carga, su rigidez y características especiales, resulta fundamental que los particulares presenten los estudios que permitan, a la entidad otorgante del permiso, realizar el análisis acerca de: la invasión de carril, de los radios de giro, las condiciones del pavimento para soportar la carga que implica la operación de estos vehículos en las vías nacionales, que las características geométricas versus las características de los vehículos no represente riesgos de seguridad, logística y movilidad para los demás usuarios de las vías, o que se establezcan mecanismos para mitigarlos. Adicionalmente debe tenerse en cuenta que, esta reglamentación se realiza en relación con configuraciones vehiculares especiales y que la infraestructura no fue diseñada para la circulación de los mismos, por ello es importante realizar un análisis particular del efecto que pueda producir estos vehículos a las estructuras de puentes y pavimentos.
74	miércoles 22/07/2020	Jesús Andrés Rojas Santana Director Ejecutivo	Comité de Llantas Asociación Nacional de Empresarios de Colombia ANDI		Conforme con el texto del proyecto, la Agencia Nacional de Seguridad Vial mediante radicado No. 20203030449832 del 1 de julio de 2020 remitió concepto técnico al Viceministerio de Transporte respecto al uso de llantas en vehículos combinados de carga, y los requisitos generales de los vehículos y de la operación que se considera se deben cumplir para la circulación de los vehículos combinados de carga de manera segura. En este sentido, el CAPITULO II del proyecto establece los criterios técnicos y jurídicos para el otorgamiento del permiso. Por su parte el numeral 3° del Artículo 4° establece los siguientes requisitos en relación con las llantas: 3. Los Vehículos Combinados de Carga (VCC) deberán utilizar llantas de carretera cuya área		X	Teniendo en cuenta las diferentes observaciones que se presentaron respecto al tema de las llantas se ajusto el proyecto de resolcion, en lo relativo a los criterio tecnicos de llantas con las que pueden circular lo VCC.

75	miércoles 22/07/2020	Jesús Andrés Rojas Santana Director Ejecutivo	Comité de Llantas Asociación Nacional de Empresarios de Colombia ANDI	<p>Llantas de Base Ancha.</p> <p>Se prohíbe la utilización de llantas de base ancha en cualquiera de los vehículos objeto de regulación. La utilización del concepto de “Llantas de Base Ancha” de forma generalizada, trae un impacto muy fuerte en la oferta de producto total del país pues restringiría radicalmente los productos que se podrían comercializar en Colombia.</p> <p>En la actualidad existen llantas de base ancha, llantas sencillas de base ancha y nueva generación de llantas de base ancha, con las que circula casi la totalidad del transporte de carga en el país, de ahí la necesidad de entender cual era la finalidad de la ANSV al incluir esta prohibición en el concepto técnico emitido Con el fin de demostrar las bondades y beneficios de las llantas de base ancha, se propone hacer</p>	X		En relación con la dimensión de las llantas, deberá estarse a lo autorizado en la Ficha Técnica de Homologación correspondiente, y a la normatividad nacional vigente.
76	miércoles 22/07/2020	Jesús Andrés Rojas Santana Director Ejecutivo	Comité de Llantas Asociación Nacional de Empresarios de Colombia ANDI	<p>Se le asigna a las llantas de base ancha el impacto negativo sobre los pavimentos. En este punto es importante resaltar que existen diversos estudios a nivel internacional y en América Latina, en donde por el contrario se concluye que se debe preferir la utilización de llantas de base ancha para la conservación de las redes viales y sus pavimentos, los cuales esperamos poder</p>	X		En relación con la dimensión de las llantas, deberá estarse a lo autorizado en la Ficha Técnica de Homologación correspondiente, y a la normatividad nacional vigente.
77	miércoles 22/07/2020	Jesús Andrés Rojas Santana Director Ejecutivo	Comité de Llantas Asociación Nacional de Empresarios de Colombia ANDI	<p>Área de contacto con el pavimento. De la misma forma es importante entender el criterio técnico para concluir que el porcentaje del área de contacto con el pavimento (VOID TO FILL) tiene impacto directo en la durabilidad del pavimento. Hechos algunos ejercicios preliminares, encontramos que, aunque algunas llantas cumplen con porcentajes de área de contacto superiores al 70% o al 75%, contrario a lo previsto como premisa, se aumenta la</p>		X	Debido a que la movilización de los VCC se realizara por las vías nacionales y que es función del estado proteger la infraestructura vial, se hace necesario que estos vehículos usen neumáticos adecuados para carreteras, que permitan una correcta distribución de la carga por eje, así mismo que de acuerdo con la presión efectuada a la capa de pavimento, el neumático tenga un área de contacto que permita una mejor distribución de esfuerzos en todas las capas de la estructura de pavimento y evitar los efectos de cargas puntuales puedan llegar a afectar la subrasante. Adicionalmente, para definir este concepto de área de contacto, se realizó una consulta en la normativa internacional de países que actualmente tiene autorizada la circulación de Vehículos Combinados de Carga por sus vías nacionales.

78	miércoles 22/07/2020	Jesús Andrés Rojas Santana Director Ejecutivo	Comité de Llantas Asociación Nacional de Empresarios de Colombia ANDI	Carga Agrícola. En relación con la Alternativa de utilización de llantas para carga agrícola en VCC, el proyecto propone las siguientes condiciones: a. Que sean Llantas Multipropósito b. Que tengan código de velocidad menor o igual a A8 c. Que tengan un área de contacto mínimo del 70%. a. Que sean Llantas Multipropósito Se entiende por llanta multipropósito (multipurpose trucks MPT), aquella llanta de uso especial diseñada para camiones multipropósito que transitan en autopistas, fuera de carreteras o para servicios agrícolas, sin que por ese uso especial deje de ser una llanta de camión. Adjunto a la presente está la lista de las llantas multipropósito reconocidas internacionalmente por la industria llantera en ETRTO 2020, las cuales como lo indica	X		Conforme con los comentarios presentados frente al proyecto de Resolución en relación con el concepto de "llanta multipropósito", se elimina este concepto. Toda vez que el tipo de llantas adecuado para circular por las vías nacionales corresponde a las adecuadas para carretera, así mismo, teniendo en cuenta que la norma pretende autorizar la movilización de cargas agrícolas en VCC, se genera una excepción para el uso de este tipo de neumático, siempre y cuando se cumpla con las características de área de contacto y labrado. En todo caso, se deberá informar el tipo de llanta que se utilizará, a efectos de que en el permiso quede claridad acerca de la velocidad de operación máxima conforme al índice de velocidad.
79	miércoles 22/07/2020	Jesús Andrés Rojas Santana Director Ejecutivo	Comité de Llantas Asociación Nacional de Empresarios de Colombia ANDI	Que tengan código de velocidad menor o igual a A8 Las llantas de camión (Tipo IV) Conforme con la Norma Técnica Colombiana 1304 de 2019, tienen códigos de velocidad en el rango de D (65 km/h) a M (130km/h). Como las llantas Multipropósito son llantas de camión, están diseñadas con códigos de velocidad que se encuentren en dichos rangos y no por debajo de A8 (40 km/h), los cuales están dedicados únicamente a las llantas para uso fuera de carretera, tales	X		Conforme con los comentarios presentados frente al proyecto de Resolución en relación con el concepto de "llanta multipropósito", se elimina este concepto. Toda vez que el tipo de llantas adecuado para circular por las vías nacionales corresponde a las adecuadas para carretera, así mismo, teniendo en cuenta que la norma pretende autorizar la movilización de cargas agrícolas en VCC, se genera una excepción para el uso de este tipo de neumático, siempre y cuando se cumpla con las características de área de contacto y labrado. En todo caso, se deberá informar el tipo de llanta que se utilizará, a efectos de que en el permiso quede claridad acerca de la velocidad de operación máxima conforma al índice de velocidad.
80	miércoles 22/07/2020	Jesús Andrés Rojas Santana Director Ejecutivo	Comité de Llantas Asociación Nacional de Empresarios de Colombia ANDI	Diseños simétricos o asimétricos. El universo de llantas tiene diseños simétricos o asimétricos. El proyecto de resolución prohíbe de forma generalizada la utilización de los dos diseños, con lo cual la oferta de llantas sería inexistente. De igual forma se le asigna de forma	X		Se acepta la observación, y se elimina la prohibición de utilizar llantas con diseños simétricos y asimétricos, pues esta consideración depende de los diseños del fabricante, según su funcionalidad.

81	miércoles 22/07/2020	Jesús Andrés Rojas Santana Director Ejecutivo	Comité de Llantas Asociación Nacional de Empresarios de Colombia ANDI		Patrones de tracción en forma de espina de pescado. Como en los casos anteriores, se establece de forma generalizada e indiscriminada una prohibición de utilización de patrones de tracción de espina de pescado. Hay llantas con una escultura de espina de pescado que tienen una superficie de contacto muy grande en la carretera superior al 70 o 75%. Entendemos que	x		Toda vez que el tipo de llantas adecuado para circular por las vías nacionales corresponde a las adecuadas para carretera, así mismo, teniendo en cuenta que la norma pretende autorizar la movilización de cargas agrícolas en VCC, se genera una excepción para el uso de este tipo de neumático, siempre y cuando se cumpla con las características de área de contacto y labrado. En todo caso, se deberá informar el tipo de llanta que se utilizará, a efectos de que en el permiso quede claridad acerca de la velocidad de operación máxima conforme al índice de velocidad. Por ende se acepta la observación.
82	miércoles 22/07/2020	Jesús Andrés Rojas Santana Director Ejecutivo	Comité de Llantas Asociación Nacional de Empresarios de Colombia ANDI		Por último resulta de gran importancia analizar que la entrada en vigencia de las restricciones contenidas en el proyecto, va a generar un impacto económico muy fuerte tanto en los fabricantes, importadores, comercializadores y consumidores de las llantas que actualmente utiliza el sector agrícola por las siguientes razones: 1. El único fabricante nacional tiene una capacidad instalada dedicada a la producción es de estas llantas con una demanda muy especializada, por lo cual la transición va a requerir reconversión industrial que requerirá un alto volumen de recursos y de tiempo que le permita adecuarse a los nuevos requisitos de la realidad local. 2. Fabricantes e importadores cuentan con stocks en sus bodegas y con inventarios en	X		Conforme con los comentarios presentados frente al proyecto de Resolución en relación con el concepto de "llanta multipropósito", se elimina este concepto. Toda vez que el tipo de llantas adecuado para circular por las vías nacionales corresponde a las adecuadas para carretera, así mismo, teniendo en cuenta que la norma pretende autorizar la movilización de cargas agrícolas en VCC, se genera una excepción para el uso de este tipo de neumático, siempre y cuando se cumpla con las características de área de contacto y labrado. En todo caso, se deberá informar el tipo de llanta que se utilizará, a efectos de que en el permiso quede claridad acerca de la velocidad de operación máxima conforma al índice de velocidad.
83	miércoles 22/07/2020	Laura Rivera Profesional Experto Investigación y Desarrollo	Organismo Nacional de Acreditación de Colombia ONAC	Art. 3	Se recomienda actualizar las versiones de las normas NTC consignadas en el proyecto de resolución. Como por ejemplo: NTC 4788-1, la cual su versión vigente es del año 2011. En relación a lo mencionado se	X		Se acepta la observación y se ajusta.

84	miércoles 22/07/2020	Laura Rivera Profesional Experto Investigación y Desarrollo	Organismo Nacional de Acreditación de Colombia ONAC	Art. 5	Con el fin de apoyar el aseguramiento de los criterios para el otorgamiento de permisos para vehículos combiados de carga solicitado por el INVIAS, específicamente en el numeral 5. b) y c), donde se pide un estudio técnico de pavimentos referente a el impacto en las estructuras de pavimentos de este tipo de vehículos. El Ministerio podría apoyarse en las herramientas disponibles en la infraestructura nacional de la calidad (SICAL), tal como lo es, el uso de laboratorios acreditados bajo la norma internacional ISO/IEC 17025 por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia - ONAC, quienes realizarían los ensayos definidos por el Ministerio, tales como, INV-E-798: "Método para medir		X	Teniendo en cuenta las observaciones de la ciudadanía al proyecto de resolución, el alcance de los estudios de pavimentos se reducirá, teniendo en cuenta que el impacto en el pavimento por el tránsito de los VCC puede estimarse de manera teórica.
85	miércoles 22/07/2020	Laura Rivera Profesional Experto Investigación y Desarrollo	Organismo Nacional de Acreditación de Colombia	Art. 6	De la misma manera, consideramos que el Ministerio podría apoyarse en otras actividades de		x	Considera este ministerio que la forma en que está previsto en el proyecto garantiza la experticia y experiencia del personal a cargo de los profesionales a cargo de la elaboración de los estudios, así como del personal que debe operar los vehículos.
86	miércoles 22/07/2020	Laura Rivera Profesional Experto Investigación y Desarrollo	Organismo Nacional de Acreditación de Colombia ONAC	Art. 9	Recomendamos cambiar el término "acreditados" en el numeral a) del artículo 9, dado que se puede confundir con la actividad de acreditación de ONAC. Proponemos la siguiente redacción: "El acto administrativo por medio del cual se concedan los permisos se expedirá bajo condición resolutoria,	X		Se acepta la sugerencia para mayor claridad de la disposición. Se ajusta la resolución.

87	jueves 23/07/2020	Esteban GUZMAN Responsable de Relaciones Públicas	Groupe Renault	N.A.	Amablemente sugerimos revisar los requerimientos técnicos (criterios mínimos de circulación) para realizar pilotos de VCC o incluso intervención de vías, pues no se compadece el alto costo con una eventual posibilidad de uso de 1.5 a 2 años		X	La resolución 2546 de 2018 es la Resolución que establece el marco para realizar una prueba piloto de Vehículos Combinados de Carga o extradimensionales en el país. Esta resolución fue el resolutorio, de un lado, de la comunicación con Rad. 2016320560962 del 07 de septiembre de 2017 por parte de la ANDI al Ministerio de Transporte, en la que se solicita la realización de una prueba piloto que sirva de insumo para analizar tipologías de vehículos especificadas conforme al análisis de casos y normativas nacionales (NTC 4788-1 y NTC 4788-2), internacionales y capacidades locales de configuración VCC. Así mismo, el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 "Todos por un nuevo país", que establecía la necesidad de impulsar la intermodalidad para alcanzar eficiencias en el transporte de carga. Estas consideraciones hicieron que el Ministerio de Transporte viera necesaria la evaluación del transporte por Vehículos Combinados de Carga. No obstante lo anterior, el objeto del presente proyecto de resolución es "Por la cual se fijan los criterios técnicos y jurídicos para la expedición de los permisos especiales, individuales o colectivos y temporales para el transporte de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no, con vehículos combinados de carga y se dictan otras disposiciones"; es decir, es para fijar criterios para el otorgamiento de los permisos de transporte a VCC, y no la realización de pruebas piloto con los mismos. Finalmente se aclara que las condiciones de operación relacionadas en el proyecto de resolución están orientadas a garantizar la seguridad vial de los todos los usuarios de las vías, sin dejar de lado los beneficios que para la logística puede tener la utilización de estos vehículos.
88	jueves 23/07/2020	Esteban GUZMAN Responsable de Relaciones Públicas	Groupe Renault	N.A.	El proyecto no incluye las NIÑERAS (trailers para transporte de vehículos) en las carrocerías permitidas.		X	No es posible acoger la observación, toda vez que no existe referente nacional o internacional, ni soportes técnicos, que permita establecer las condiciones de seguridad vial para permitir la carrocería de niñeras en un Vehículo Combinado de Carga.
89	jueves 23/07/2020	Esteban GUZMAN Responsable de Relaciones Públicas	Groupe Renault	N.A.	RENAULT SOFASA si estaría interesada en realizar pilotos y participar de mesas de trabajo donde se puedan estudiar las 3 principales rutas de nuestros interés: Medellín Cartagena; Medellín-Bogotá y Medellín- Urabá.		X	La resolución 2546 de 2018 es la Resolución que establece el marco para realizar una prueba piloto de Vehículos Combinados de Carga o extradimensionales en el país. Esta resolución fue el resolutorio, de un lado, de la comunicación con Rad. 2016320560962 del 07 de septiembre de 2017 por parte de la ANDI al Ministerio de Transporte, en la que se solicita la realización de una prueba piloto que sirva de insumo para analizar tipologías de vehículos especificadas conforme al análisis de casos y normativas nacionales (NTC 4788-1 y NTC 4788-2), internacionales y capacidades locales de configuración VCC. Así mismo, el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 "Todos por un nuevo país", que establecía la necesidad de impulsar la intermodalidad para alcanzar eficiencias en el transporte de carga. Estas consideraciones hicieron que el Ministerio de Transporte viera necesaria la evaluación del transporte por Vehículos Combinados de Carga. No obstante lo anterior, el objeto del presente proyecto de resolución es "Por la cual se fijan los criterios técnicos y jurídicos para la expedición de los permisos especiales, individuales o colectivos y temporales para el transporte de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no, con vehículos combinados de carga y se dictan otras disposiciones"; es decir, es para fijar criterios para el otorgamiento de los permisos de transporte a VCC, y no la realización de pruebas piloto con los mismos.
90	miércoles 22/07/2020	Angélica María Navia Dirección Jurídica/ Claudia Ximena Talero Presidente	Sector Agroindustria l de la Caña ASOCAÑA	Considerand os	Que en virtud de las facultades constitucionales, las normas reglamentadas en los artículos 33 de la Ley 769 de 2002 y 120 de la Ley 1955 de 2019, y apoyado en la sentencia del 20 de noviembre de 2014, dictada dentro del proceso radicado con el No. 11001-03-24-000- 2010-00119-00, el Ministerio tiene la facultad de Reglamentar las distintas		X	No se acepta esta inclusión porque no está dentro de la competencia del Ministerio de Transporte otorgada por el art. 120 PND el regular el transporte de carga indivisible, extrapesada y extradimensionada. No es posible autorizar la movilización de cargas indivisibles extrapesadas en las configuraciones autorizadas por la presente resolución, toda vez que dichas configuraciones no cuentan con el número de ejes y líneas de rotación que permita una distribución de la carga adecuada, adicionalmente el permitir cargas indivisibles extrapesadas significa un riesgo muy alto tanto para el vehículo como para los demás usuarios de la vía. Adicionalmente ya existe una norma que regula el transporte y movilización de cargas indivisibles, extrapesada y extradimensionada, que es la Resolución No. 4959 de 2006, en donde se encuentran las especificaciones de los equipos que se deberán utilizar, así como el modo de operación.

91	miércoles 22/07/2020	Angélica María Navia Dirección Jurídica/ Claudia Ximena Talero Presidente	Sector Agroindustria l de la Caña ASOCAÑA	Artículo 4º Criterios técnicos de los vehículos	Al Numeral 2º: En lo que atañe a maquinaria agrícola como unidad tractora, solicitamos mantener el parágrafo transitorio del artículo 4º como está establecido en el proyecto, o sea: Parágrafo transitorio. Los vehículos combinados de carga que transporten productos agrícolas y que cuentan con	x		Se evidencia que puede existir un malentendimiento del parágrafo transitorio, por ende se ajusta la resolución en el sentido de que el periodo de transición tiene por objeto que las personas que soliciten el permiso puedan hacerlo unidad tractora maquinaria agrícola, pero unicamente podrán operar con dicha unidad tractora hasta el 31 de marzo de 2020.
92	miércoles 22/07/2020	Angélica María Navia Dirección Jurídica/ Claudia Ximena Talero Presidente	Sector Agroindustria l de la Caña ASOCAÑA	Artículo 4º Criterios técnicos de los vehículos	Al Numeral 3º: La llanta de tipo agrícola tiene un impacto directo en el enganche de mano de obra. Cuando la unidad tractora, semirremolques y remolques, tiene este tipo de llanta, permite ingresar a la zona de cosecha lo que justifica el enganche de los corteros de caña. En esa medida, existen consideraciones de carácter laboral y social, que obligan al sector agroindustrial de la caña de azúcar a proponer el uso continuado de este tipo de llantas, pues con ello se mantiene el corte manual. Está en juego el sustento de los corteros de caña que, a diciembre de 2019, ascendían a 7.273 personas dedicadas a esta labor con una edad promedio de 47 años. Si ese número se multiplica por 4, serían 29 mil personas que dependen actualmente de la	X		Conforme con los comentarios presentados frente al proyecto de Resolución en relación con el concepto de "llanta multipropósito", se elimina este concepto. Toda vez que el tipo de llantas adecuado para circular por las vías nacionales corresponde a las adecuadas para carretera, así mismo, teniendo en cuenta que la norma pretende autorizar la movilización de cargas agrícolas en VCC, se genera una excepción para el uso de este tipo de neumático, siempre y cuando se cumpla con las características de área de contacto y labrado. En todo caso, se deberá informar el tipo de llanta que se utilizará, a efectos de que en el permiso quede claridad acerca de la velocidad de operación máxima conforma al índice de velocidad. En relación con la dimensión de las llantas, deberá estarse a lo autorizado en la Ficha Técnica de Homologación correspondiente, y a la normatividad nacional vigente.
93	miércoles 22/07/2020	Angélica María Navia Dirección Jurídica/ Claudia Ximena Talero Presidente	Sector Agroindustria l de la Caña ASOCAÑA	Artículo 4º Criterios técnicos de los vehículos	numeral 7.5 solicitamos que consideren la siguiente redacción "PARÁGRAFO: En los casos que la Resolución 1572 de 2019 se deba aplicar para los VCC que transporten productos agrícolas, los remolques o semirremolques deberán instalar una cinta de color amarillo limón fluorescente en papel retro reflectivo de alta intensidad,		X	No existe justificación técnica ni jurídica que permita generar excepción a la Resolución 1572 de 2019. Esta resolución dice que a 4 de septiembre de 2019 deben instalar las cintas "vehículos automotores tanto de servicio público como particular destinados al transporte terrestre de carga, conforme a las definiciones establecidas en la Resolución 5443 de 2009 o aquella que la adicione, modifique o sustituya, que transiten por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas que internamente circulen vehículos. Vehículos remolques y semirremolques destinados al transporte de carga, con un peso bruto vehicular superior a 0.75 toneladas.". Los coeficientes o grados mínimos de reflectividad de la NTC 5807 solo prevé los grados de reflectividad para cintas de colores Blanco, rojo y amarillo, por ende si se permitiera la verde -limón no existe forma de verificar que la cinta cumpla con condiciones o coeficientes mínimos de retrorreflectividad.

94	miércoles 22/07/2020	Angélica María Navia Dirección Jurídica/ Claudia Ximena Talero Presidente	Sector Agroindustria l de la Caña ASOCAÑA	Artículo 4º Criterios técnicos de los vehículos	Al numeral 9º: Para los numerales 9.1, 9.2, 9.3 y 9.5, debemos señalar que actualmente no existe en el país un documento en el que se establezcan las características de estos sistemas para los vehículos que se ensamblen o importan y tampoco sus procesos y métodos de producción relacionados en Colombia. A diferencia del numeral 9.4, actualmente la Resolución 3753 y Resolución 3752 del 2015 determinan y adoptan un reglamento técnico. Conforme a las disposiciones del Acuerdo OTC de la OMC, la decisión 562 de la CAN, y el marco jurídico del Subsistema Nacional de la Calidad de Colombia, establecido en el capítulo 7 y 8 del título 1 de la parte 2 del libro 2 del Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Comercio. Decreto 1074 de		X	Las normas técnicas son exigibles frente a la determinación de las condiciones de desempeño y evaluación de la conformidad. Sin embargo, este Ministerio, en virtud de lo dispuesto en el artículo 7° de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, según el cual corresponde a las autoridades de tránsito velar por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y en las privadas abiertas al público, para lo cual se le otorgan funciones serán de carácter regulatorio, puede mediante acto administrativo ordenar el uso de elementos de seguridad activa o pasiva en los vehículos. Sin perjuicio de lo anterior, se ajustará la resolución, en el sentido de indicar que se cumple con el requisito si los dispositivos se encuentran certificados en el país de origen bajo alguna norma internacional.
95	miércoles 22/07/2020	Angélica María Navia Dirección Jurídica/ Claudia Ximena Talero Presidente	Sector Agroindustria l de la Caña ASOCAÑA	Artículo 4º Criterios técnicos de los vehículos	Al numeral 10º: Actualmente los vehículos usados para el transporte de caña y bagazo de caña superan estas dimensiones y sus condiciones de operación que han sido soportadas técnicamente por parte de la industria y la Universidad del Cauca. Es importante conocer de parte del Ministerio de Transporte los estudios, razones y soportes técnicos del porqué el sector debe migrar a estas medidas considerando la especialidad de la operación y el tipo de carga. Adicionalmente, es importante señalar que la única normatividad que define las dimensiones de los equipos que transitan por las vías públicas no es la resolución 4100 de 2004, con las resoluciones 4959 de 2006 y 5967 de 2009 del Ministerio de Transporte se evidencia que existen equipos automotores y		X	No se acepta la recomendación pues la Resolución 4100 de 2004 señala que los Remolques no pueden tener una longitud mayor a 10 metros de longitud. Además porque no existe un soporte técnico que permita establecer una longitud diferente para los remolques de los Vehículos Combinados de Carga que aquellos permitidos a los vehículos de carga convencionales. Adicionalmente las condiciones de diseño geométrico de las vías se adelanta con base en las longitudes permitidas para los remolques y semiremolques en dicha Resolución; por ultimo, debe tenerse en cuenta que los remolques tienen una barra de tiro que aumenta su longitud aunque no se contabilice para determinar la misma. En consecuencia aceptar longitudes mayores a las ya definidas dentro del proyecto de resolución implican que se pueden llegar a presentar invasiones de carriles adyacentes de más de la mitad en las maniobras de giro, sobre curvas que tiene radios de giro limitadas. Las resoluciones citadas definen como vehículos especiales aquellos que están destinados para el transporte de cargas indivisibles ya sean extrapesadas y/o extradimensionadas; las configuraciones autorizadas en este proyecto de resolución no permiten que se realice el tipo de transporte especial relacionado en la Resolución No. 5967 de 2009. Adicionalmente en la Res. 4959 de 2006 además contiene las especificaciones de los equipos que se deberán utilizar, así como el modo de operación, dentro de los cuales se encuentra que son necesarios dos escoltas vehiculares, así como contar con un equipo de personas y operadores para movilizar dichas cargas con conocimientos en la implementación y manejo de planes de seguridad vial y PMT, contar con un profesional técnico mecánico, ser el único vehículo al paso de puentes y circular por el eje del puente a una velocidad no mayor a 5Km/h. Así mismo su velocidad de operación no puede superar los 30Km/h; obsérvese que la condiciones operación son especiales al tipo de carga y a las configuraciones vehiculares que manejan. Por ende no es posible aceptar la observación.

96	miércoles 22/07/2020	Angélica María Navia Dirección Jurídica/ Claudia Ximena Talero Presidente	Sector Agroindustria l de la Caña ASOCAÑA	Artículo 4º Criterios técnicos de los vehículos	Al numeral 11º: Se sugiere la eliminación del siguiente texto: “siempre y cuando tales configuraciones sean adecuadas a las condiciones geométricas, topográficas y de volúmenes de tránsito de la vía		X	Esto corresponde a un análisis técnico que inicialmente se deberá hacerse por el solicitante del permiso en su estudio de seguridad vial, en el cual deberá tener en cuenta aspectos como los radios de giro, anchos de carril, curvas pronunciadas, entre otros, y en donde se deberá analizar de acuerdo con las características de dimensión del vehículo especial si su circulación no representa un riesgo para los demás usuarios de la vía y para el vehículo mismo. Dicho análisis deberá ser verificado por el Instituto Nacional de Vías.
97	miércoles 22/07/2020	Angélica María Navia Dirección Jurídica/ Claudia Ximena Talero Presidente	Sector Agroindustria l de la Caña ASOCAÑA	Artículo 4º Criterios técnicos de los vehículos	Respecto al Parágrafo 1: Actualmente no existe en el país un documento en el que se establezcan las características de estos sistemas para los vehículos que se ensamblen o importan y tampoco sus procesos y métodos de producción relacionados en Colombia. Conforme a las disposiciones del Acuerdo OTC de la OMC, la decisión 562 de la CAN, y el marco jurídico del Subsistema Nacional de la Calidad de Colombia, establecido en el		X	Las normas técnicas son exigibles frente a la determinación de las condiciones de desempeño y evaluación de la conformidad. Sin embargo, este Ministerio, en virtud de lo dispuesto en el artículo 7º de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, según el cual corresponde a las autoridades de tránsito velar por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y en las privadas abiertas al público, para lo cual se le otorgan funciones serán de carácter regulatorio, puede mediante acto administrativo ordenar el uso de elementos de seguridad activa o pasiva en los vehículos. Sin perjuicio de lo anterior, se ajustará la resolución, en el sentido de indicar que se cumple con el requisito si los dispositivos se encuentran certificados en el país de origen bajo alguna norma internacional.
98	miércoles 22/07/2020	Angélica María Navia Dirección Jurídica/ Claudia Ximena Talero Presidente	Sector Agroindustria l de la Caña ASOCAÑA	Artículo 5º: Criterios para el otorgamiento del permiso.	numeral 3º: Los remolques y semirremolques usados en el sector azucarero superan las dimensiones determinadas en la Resolución 4100 de 2004, debido a la especialidad de la carga. Actualmente al no existir un marco técnico que cobije las dimensiones y características técnicas de los equipos usados, no es posible solicitar la homologación de estos. Se ha propuesto al Ministerio de Transporte el registro de estos ante el RNMA, no obstante, no existe aún un pronunciamiento al respecto para proceder con algún tipo de registro para tener el inventario. En consideración a lo anterior, solicitamos el ajuste de la tabla, dado que para los remolques y semirremolques estamos en la imposibilidad de obtener dicha Ficha y por ende de matricularlos. Teniendo en cuenta la ausencia de	X (Parcialment e)		Se acoge la observación en relación con el tiempo de vigencia que se exige de vigencia del SOAT, teniendo en cuenta que este solo se otorga por un año. Se acoge sin embargo la sugerencia de no requerir copia de la ficha técnica de homologación, toda vez que: el artículo 37 de la Ley 769 de 2002, estableció: “El registro inicial de un vehículo se podrá hacer en cualquier organismo de tránsito y sus características técnicas y de capacidad deben estar homologadas por el Ministerio de Transporte para su operación en las vías del territorio nacional”. El artículo 8º de la Ley 769 de 2002, señaló: “Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT. El Ministerio de Transporte pondrá en funcionamiento directamente o a través de entidades públicas o particulares el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, en coordinación total, permanente y obligatoria con todos los organismos de tránsito del país. El RUNT incorporará por lo menos los siguientes registros de información: (...) Registro Nacional de Remolques y Semirremolques.”. El artículo 10 de la Ley 1005 de 2006, estableció: “Sujetos obligados a inscribirse y a reportar información. (...) - Todos los remolques y semirremolques legalmente matriculados. Será responsable de su inscripción, el Ministerio de Transporte o la autoridad en quien este delegue o autorice...”. El artículo 8º de la Resolución número 012379 de 2012, dispuso que los trámites relacionados con remolques y semirremolques debía adelantarse ante los Organismos de Tránsito, así: “... Verificada la inscripción del usuario en el sistema RUNT, para adelantar la matrícula de un vehículo automotor, remolque o semirremolque ante los organismos de tránsito, se deberá observar el siguiente procedimiento y cumplir con los requisitos que el mismo exige...”. De manera que, como se está solicitando copia de la Licencia de Tránsito y la Tarjeta de Registro Nacional de Remolques y Semiremolques, para el otorgamiento del permiso, se considera procedente no exigir la ficha de homologación. Sin embargo se dejará expresamente señalado, que el permiso de carga divisible mediante vehículos combinados de carga, no exige al solicitante del permiso ni al propietario del vehículo de las demás normas aplicables al transporte de carga ni de las de tránsito, tales como el contar con Ficha Técnica de Homologación. Esta obligación se encuentra, en efecto, prevista en: los artículo 23 y artículo 31 de la ley 336

99	miércoles 22/07/2020	Angélica María Navia Dirección Jurídica/ Claudia Ximena Talero Presidente	Sector Agroindustria l de la Caña ASOCAÑA	Artículo 5º: Criterios para el otorgamiento o del permiso.	Número 5º. Siempre se ha insistido al Ministerio que podría realizarse el estudio, de hecho, hubo un avance en el año 2019, donde Asocaña se disponía a contratar a la Universidad Nacional para la realización de un estudio de pavimentos, como se venía realizando con anterioridad, que consistía en la entrega de un estudio de pavimentos cada tres (03) años, sin embargo, el sector transporte manifestó que los estudios que entregaban los terceros solicitantes no iban a ser tomados en cuenta, y que los mismos, serían contratados por el Estado con el fin de garantizar total independencia y transparencia del organismo consultor. (Ver acta adjunta). Toda vez que los últimos estudios presentados por Asocaña en diciembre de 2016 fueron objetados por el equipo técnico que se encontraba en	X (PARCIALME NTE)	El artículo 120 de la Ley 1955 de 2019 señala que el INVIAS otorgará permisos especiales, individuales o colectivos, temporales, con una vigencia máxima de dos (2) años para el transporte de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no, con vehículos combinados de carga. Agrega que tales permisos se concederán por el Instituto Nacional de Vías hasta tanto se establezca la regulación que especifique los criterios definitivos para la operación de los vehículos combinados de carga, siempre y cuando los estudios técnicos determinen su viabilidad. A la fecha ni el Ministerio de Transporte ni el INVIAS cuentan con estudios que determinen la viabilidad de esta tipología de vehículos por las vías nacionales. Por ello, y teniendo en cuenta la longitud de las configuraciones vehiculares para transporte de carga divisible con VCC, su rigidez y características especiales, resulta fundamental que los particulares presenten los estudios que permitan, a la entidad otorgante del permiso, realizar el análisis acerca de: la invasión de carril, de los radios de giro, las condiciones del pavimento para soportar la carga que implica la operación de estos vehículos en las vías nacionales, que las características geométricas versus las características de los vehículos no represente riesgos de seguridad, logística y movilidad para los demás usuarios de las vías, o que se establezcan mecanismos para mitigarlos. Adicionalmente debe tenerse en cuenta que, esta reglamentación se realiza en relación con configuraciones vehiculares especiales y que la infraestructura no fue diseñada para la circulación de los mismos, por ello es importante realizar un análisis particular del efecto que pueda producir estos vehículos a las estructuras de puentes y pavimentos. Sin embargo se encuentra procedente resaltar que los estudios técnicos pueden ser elaborados y presentados en conjunto entre varias empresas, siempre y cuando haya coincidencia en los tramos para los que se solicita permiso y se analicen las condiciones que prevé el proyecto de resolución frente a la operación, seguridad, logística, movilidad e infraestructura en relación con y de todas las configuraciones vehiculares para las que se solicita permiso. Se aclara el proyecto de resolución para que haya claridad al respecto. Sin perjuicio de lo indicado anteriormente acerca de la relevancia de los estudios para el otorgamiento de los permisos, se debe precisar
100	miércoles 22/07/2020	Angélica María Navia Dirección Jurídica/ Claudia Ximena Talero Presidente	Sector Agroindustria l de la Caña ASOCAÑA	Artículo 5º: Criterios para el otorgamiento o del permiso.	Número 6º. Respecto al estudio de puentes, se presentan los mismos argumentos del estudio de pavimentos. La duración de estos estudios, serán definidos por el número de puentes que se deben intervenir.	X	Teniendo en cuenta que se deben hacer el análisis correspondiente a las estructuras de puentes bajo la metodología de calificación del Sistema de Información de Puentes de Colombia – SIPUCOL, se precisa que este sistema define a los puentes como las estructuras que cuenten con una luz igual o superior a 10 metros, es fundamental que el estudio se efectúe bajo dicho concepto.

101	miércoles 22/07/2020	Angélica María Navia Dirección Jurídica/ Claudia Ximena Talero Presidente	Sector Agroindustria l de la Caña ASOCAÑA	Artículo 5º: Criterios para el otorgamien to del permiso.	Al Numeral 7º: Para los literales e), j) y k) Sin comentarios. Para los literales a) b) c) y l), nos permitimos manifestar lo siguiente: La finalidad del Plan Estratégico de Seguridad Vial, es definir los objetivos y las acciones o intervenciones concretas que se deben llevar a cabo para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito, facilitando la gestión de la organización al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas. De igual manera, en la resolución 20203040007495 del 02 de julio de 2020, el MT, suprime lo contenido en la resolución 1231 de 2016, en el sentido que las empresas de transporte que cuenten con una flota superior a 10 equipos		X	El numeral 7 del artículo 5º del proyecto de Resolución comentado se refiere a la exigencia de presentar un Plan de Seguridad Vial y de Manejo de Tránsito, que si bien puede ser parte del plan estratégico de seguridad vial – PESV de que trata el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019; pero, si este no lo contiene, el solicitante debe elaborarlo para solicitar el permiso, el cual debe contener la información relacionada en los literales indicados en el referido numeral. Se resalta que lo dispuesto en el artículo 12 del Decreto Ley 2106 de 2019 "Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública" fue que las empresas del sector público o privado, que cuenten con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contraten o administren personal de conductores, no requieran aval para su implementación, de ahí que la Resolución 20203040007495 del 02 de julio de 2020 deroga la Resolución 1231 de 2016. Es decir, además de que el citado Decreto Ley 2106 de 2019 lo que permite es que los PESV no requieran aval para su implementación, lo que se exige en el proyecto no es este documento sino un Plan de Seguridad Vial y de Manejo de Tránsito, que si bien puede estar contenido en aquel, puede presentarse como documento independiente. Ahora bien, el Plan de Seguridad Vial y de Manejo de Tránsito corresponde a un análisis de seguridad vial, toda vez que se analizan las condiciones de la vía en cuanto a geometría y capacidad para que circulen las configuraciones vehiculares que autoriza esta resolución; el estudio de pavimentos va enfocado a la capacidad y estado de la estructura de pavimento. Teniendo en cuenta la longitud de las configuraciones vehiculares para transporte de carga agrícola, es fundamental hacer el análisis de invasión de carril, en los radios de giro, ya que es precisamente por la longitud, la rigidez y el tipo de enganche de este vehículo que se debe realizar el análisis señalado. Así mismo, toda vez que las configuraciones autorizadas dentro del proyecto de resolución con especiales, debido a sus características de peso y dimensión, el ingreso de los VCC a la red nacional, tendrá que hacerse de una manera segura sin que afecte la operación de la vía y sin que represente un riesgo para los demás
102	miércoles 22/07/2020	Angélica María Navia Dirección Jurídica/ Claudia Ximena Talero Presidente	Sector Agroindustria l de la Caña ASOCAÑA	Artículo 5º: Criterios para el otorgamien to del permiso.	Al numeral 7, literal d) donde se solicita un análisis de la señalización y una propuesta de señalización preventiva para el acceso cruce y circulación de los VCC, consideramos que la facultad para realizar un análisis de la señalización, le corresponde a las autoridades del sector transporte, y no a un particular peticionario de un permiso de tránsito, de igual manera, consideramos que tampoco le corresponde,		X	Esto se debe incluir en el estudio de seguridad vial, toda vez que es necesario avisar a los demás usuarios de la vía la existencia de sitios donde se presenten accesos y circulación de VCC, ya que esta no es una configuración convencional, adicionalmente al ser vehículos no homologados, no existe normativa de señalización diseñada para indicar la presencia de los vehículos especiales. De otra parte, es precisamente el solicitante del permiso el que sabe cuáles son las condiciones bajo las cuales operarán.
103	miércoles 22/07/2020	Angélica María Navia Dirección Jurídica/ Claudia Ximena Talero Presidente	Sector Agroindustria l de la Caña ASOCAÑA	Artículo 5º: Criterios para el otorgamien to del permiso.	Al numeral 7, literales f) y g), nos permitimos sugerir que se realicen únicamente sobre los puntos de mayor tráfico en el año o de mayor riesgo de accidentalidad, que arroje el estudio a contratar. De igual manera, se debe tener en cuenta, que la autorización que se debe solicitar ante la ANI, exige incluso estudios arqueológicos sobre los predios a los cuales se les realizará dichas intervenciones, obligaciones que serían	X		Se acoge la observación, y se ajusta a la siguiente redacción: "f.Presentar el diseño de accesos y plan de manejo de tránsito y operación para los casos en que se realice proceso de incorporación y salida de los Vehículos Combinados de Carga (VCC) a la red vial nacional y demás eventualidades que se puedan presentar en el proceso de transporte de la carga, el cual estará basado en el Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte. El diseño y construcción de accesos deberá efectuarse cuando el tránsito por dichos sectores tenga una frecuencia superior a seis meses en el año, continuos o discontinuos, garantizando el ingreso y salida segura a la red vial nacional.". Para los permisos de ocupación o intervención de la infraestructura es competencia de la entidad administradora de la vía definir los criterios y procedimientos para el otorgamiento de dicho permiso, por lo que dentro de este proyecto se deja indicado que para la construcción de los accesos en los que el tránsito por dichos sectores tenga una frecuencia superior a seis meses en el año, continuos o discontinuos, se deberá adelantar el correspondiente trámite ante la entidad que corresponda.

104	miércoles 22/07/2020	Angélica María Navia Dirección Jurídica/ Claudia Ximena Talero Presidente	Sector Agroindustria l de la Caña ASOCAÑA	Artículo 5º: Criterios para el otorgamien o del permiso.	Al numeral 7, respecto a los literales h) y i) solicitamos hacer más claro este requerimiento, ya que con el plan de accesos y plan de manejo de tráfico y señalización que se está	x	No se acoge la observación, teniendo en cuenta que cada ruta tiene consideraciones particulares que deben revisarse para garantizar las condiciones de seguridad vial durante la circulación de los VCC por las vías nacionales.
105	miércoles 22/07/2020	Angélica María Navia Dirección Jurídica/ Claudia Ximena Talero Presidente	Sector Agroindustria l de la Caña ASOCAÑA	Artículo 5º: Criterios para el otorgamien o del permiso.	Al numeral 8º: Resulta desde todo punto de vista, excesivo para un particular, que además de tener que contratar cada año un estudio de puentes y de pavimentos, debe contratar otro estudio, para que cada tres (3) meses mida las deflexiones de los puentes y	X	El estado de la infraestructura puede variar en poco tiempo, teniendo en cuenta la fatiga producida por su uso, es así que este tipo de inspección permite garantizar el tránsito de las cargas y del tránsito de los demás usuarios de la vía de una forma segura. Adicionalmente cuando se habla de puentes con calificación superior a 4 SIPUCOL, son estructuras que se encuentran en estado crítico y que por la sobre carga podría implicar daños estructurales graves, es por lo que es necesaria la toma de deflexiones para revisar que no se sobrepasen los límites de deformación y recuperación.
106	miércoles 22/07/2020	Angélica María Navia Dirección Jurídica/ Claudia Ximena Talero Presidente	Sector Agroindustria l de la Caña ASOCAÑA	Artículo 5º: Criterios para el otorgamien o del permiso.	Al parágrafo 1. No se fija los tiempos que se le conceden a la ANI para el otorgamiento del mencionado concepto, se debe aclarar cual de los plazos fijados en la ley 1755 de 2015, toda vez que allí hay plazos de 10, 15 y 30 días hábiles para lo cual, sugerimos que el plazo sea de (10) diez días hábiles.	X	El objeto del proyecto de resolución es fijar los criterios técnicos y jurídicos para la expedición de los permisos especiales, individuales o colectivos y temporales, para el transporte de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no, con vehículos combinados de carga. Por esta razón en la misma no se fija procedimiento, ni regula el tiempo con el que cuenta INVIAS para el otorgamiento del permiso, ni con el que cuenta la ANI para dar su concepto.
107	miércoles 22/07/2020	Angélica María Navia Dirección Jurídica/ Claudia Ximena Talero Presidente	Sector Agroindustria l de la Caña ASOCAÑA	Artículo 5º: Criterios para el otorgamien o del permiso.	Al parágrafo 3. Dentro de este parágrafo se indica que el INVIAS será el encargado para definir por cuales rutas se autoriza el tránsito de los VCC utilizando criterios como tipo de vía, ancho de carril, los radios de giro de la vía, la pendiente longitudinal, tráfico vehicular de la vía, capacidad de las estructuras y puentes, peraltas, entre otras condiciones de la vía. La pregunta sería la siguiente. ¿El INVIAS contratará un estudio que le permita definir dichas rutas? o ¿Cuál será el documento técnico que le permita a dicha entidad, definir si las rutas solicitadas por el peticionario son susceptibles de dicho permiso? ¿O se basará en el estudio que entregue el mismo particular interesado en el tránsito por dichas rutas? Si el INVIAS debe contratar un nuevo estudio para definir si los VCC pueden	X	Esto corresponde a un análisis técnico que inicialmente deberá hacerse por el solicitante del permiso en su estudio de seguridad vial, en el cual deberá tener en cuenta aspectos como los radios de giro, anchos de carril, curvas pronunciadas, entre otros, y en donde se deberá analizar de acuerdo con las características de dimensión del vehículo especial si su circulación no representa un riesgo para los demás usuarios de la vía y para el vehículo mismo. Dicho análisis deberá ser verificado por el Instituto Nacional de Vías para definir los corredores en que es posible circular. Ahora bien, la Resolución 6185 del 28 de diciembre de 2018 establece condiciones especiales de renovación de flota de los vehículos vinculados a Empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, que prestan el servicio de transporte empresarial en la zona agraria bananera de Antioquia; esto por cuanto, el Decreto 431 de 2017, por el cual se modificó el Decreto 1079 de 2015, fija el tiempo de uso máximo de los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial en 20 años y autoriza al Ministerio de Transporte a dictar condiciones especiales de renovación de flota para la prestación del servicio de transporte de los trabajadores agrarios desde y hacia las fincas de producción a través de contratos para transporte empresarial. Mientras que el presente proyecto no tiene por objeto señalar condiciones o tiempos máximos para renovación de flota, ni el Ministerio tiene competencia para fijar condiciones especiales de renovación para los vehículos VCC, como las que tuvo en virtud del citado Decreto 431 frente a cierta clase de vehículos que prestan el servicio público de transporte especial.

108	miércoles 22/07/2020	Angélica María Navia Dirección Jurídica/ Claudia Ximena Talero Presidente	Sector Agroindustria l de la Caña ASOCAÑA	Artículo 6º.- Criterios Mínimos para la circulación.	Numeral 1º: ¿Que debe entenderse por capacitados y experiencia certificada? ¿En el caso de la capacitación, es el curso de tránsito normal para recibir la licencia o uno adicional? ¿Qué debe entenderse por experiencia certificada? ¿Quién certificad la experiencia? Debe hacerse claridad sobre estas cuestiones para que el reglamento sea claro. Revisadas las titulaciones del SENA, se encuentran para vehículos de carga las siguientes competencias: 180601002 operación De Vehículos Automotores De Transporte De Carga. 280601004 Alistar Vehículos Automotores De Transporte De Carga De Acuerdo Con Especificaciones Técnicas Y Políticas De La Empresa. 280601005 Conducir Vehículos De Transporte Automotor De Transporte De Carga De		X	En este caso, las normas de competencia laboral correspondientes a alistar conducir y trasladar estan desarrollada por el SENA y son referentes unificados de verificación y asegurameinto de la idoneidad del conductor en los siguientes aspectos: 1. Alistar vehículos articulados de acuerdo con procedimientos técnicos y normativa de transito y transporte . Norma 280601113. 2. Conducir vehiculos articulados de acuerdo con procedimientos tecnicos y normativa de transito y transporte Norma 280601114. 3. Trasladar carga de acuerdo con procedimientos tecnicos y normativa de transito y transporte Norma 280601109. Las normas citadas contienen todos los aspectos atinetes a contar con conductores, que tiene en cuenta todos los protocolos operativos y de seguridad para efectuar la verificación previa del vehículo, la conducción y el manejo y control de la carga. Por estas razones se considera importante que los conductores estn certificados en esas 3 normas. Sin embargo se otorgara un termino de transición de 6 meses para que acrediten que todos los conductores de la operación estén certificados, ya que eso se puede hacer en coordinación con el SENA y certificadores que pueden formarse dentro de la misma empresa. Un conductor puede ser certificador siempre y cuando se forme como capacitador y/o certificador. Por otra parte la certificación de normas de competencia laboral es en el hacer y no solamente en haber recibido unas capacitaciones lo que se considera más efectivo para asegurar que los conductores realicen buenas practicas durante la operación. No es posible efectuar homologación por cuanto las normas de competencia laboral están diseñadas para conocimientos esenciales y específicos, y criterios de desempeño que no son homologables frente a otras. Por lo anterior, no se puede acoger la observación.
109	miércoles 22/07/2020	Angélica María Navia Dirección Jurídica/ Claudia Ximena Talero Presidente	Sector Agroindustria l de la Caña ASOCAÑA	Artículo 6º.- Criterios Mínimos para la circulación.	Numeral 5º: Consideramos que es importante determinar unos criterios más claros y precisos para detener la operación de transporte. Actualmente la		X	Esto se refiere a restricciones generadas por los cierres de vía ocasionados por obra, emergencia, eventos deportivos o culturales.
110	miércoles 22/07/2020	Angélica María Navia Dirección Jurídica/ Claudia Ximena Talero Presidente	Sector Agroindustria l de la Caña ASOCAÑA	Artículo 6º.- Criterios Mínimos para la circulación.	Numeral 9º: En el caso de la carga agrícola que utilice una llanta diferente a la camionera, debe ser el Ministerio de Transporte quien regule la velocidad máxima permitida, y no dejar el tema a las autoridades locales como se contempla en el proyecto de resolución. Adicional a esto, la exigencia de escoltas se aplica en la resolución 4959 de 2006, que regula el transporte indivisible, extradimensional y extrapesado. Para el caso de los VCC, la carga es divisible y no excede las longitudes permitidas respecto del ancho y el alto de los equipos contemplados en la resolución 4100. La velocidad máxima permitida es de 40 km/h, como se propone, no se genera peligro alguno para los	X (Parcialment e)		La competencia para definir la velocidad sobre las vías nacionales a cargo de la nación efectivamente corresponde al Ministerio de Transporte, sin embargo, en los sectores o pasos urbanos esto compete a las autoridades locales. La velocidad máxima del recorrido no deberá sobrepasar los límites fijados por la señalización de la ruta o corredor. Para los vehículos combinados de carga que utilicen llanta agrícola el límite será determinado por el índice de velocidad declarado por el solicitante y señalado en el permiso, y en todo caso, no podrá sobrepasar el límite de velocidad fijado por la señalización de la ruta o corredor. Teniendo en cuenta que la circulación de vehículos combinados de carga es en el marco de una operación recurrente y que la carga que transporta no exceda las dimensiones vehiculares, se considera que podría omitirse el requerimiento de acompañamiento especial. Por ende, se eliminará exigencia de vehículo escolta.

111	miércoles 22/07/2020	Angélica María Navia Dirección Jurídica/ Claudia Ximena Talero Presidente	Sector Agroindustria l de la Caña ASOCAÑA	Artículo 6º.- Criterios Mínimos para la circulación.	Numeral 10º: Garantizar es imposible. Sugerimos la siguiente redacción "Es obligación de los beneficiarios del permiso realizar la respectiva limpieza de la vía cada vez que haya contaminación con barro u otro tipo de contaminante derivada de su operación de transporte"	X		Se modifica la redacción así: "Al ingresar los vehículos a la red vial nacional no deberán contaminar la vía con material de arrastre, para lo cual deberá implementar el programa de limpieza de los neumáticos presentado ante el INVIAS. Es obligación del beneficiario del permiso realizar la respectiva limpieza de la vía y las bermas si durante el transporte se genera contaminación con barro, escombros y/o residuos de la carga, por mínimos que sean, para prevenir el riesgo de accidentes a los usuarios de la vía y evitar la sedimentación que obstruya el drenaje natural de las cunetas.". En todo caso, resulta necesaria la presentación de un programa de limpieza de neumáticos para procurar el cumplimiento de este criterio de operación relativo a seguridad en la vía consistente en no contaminar la vía con material de arrastre.
112	miércoles 22/07/2020	Angélica María Navia Dirección Jurídica/ Claudia Ximena Talero Presidente	Sector Agroindustria l de la Caña ASOCAÑA	Artículo 6º.- Criterios Mínimos para la circulación.	Numeral 11º: El ingreso a la vía por parte de un tren cañero que puede medir hasta 56.9 metros de largo, no siempre será posible realizarlo utilizando únicamente el carril derecho. Con el fin de garantizar la seguridad vial, los bandereros detienen el tráfico al momento de la salida y la		x	Es precisamente por las características del vehículo que se deberán construir los accesos que garanticen una salida segura de los vehículos a la red vial nacional teniendo en cuenta las características de longitud del mismo, en los términos del literal f), numeral 7 artículo 5 del proyecto de resolución. Así mismo, en caso de no existir dichos accesos, se deberá presentar un análisis de incorporación de tránsito, donde se indique la señalización, personal necesario, elementos de iluminación y demás que se consideren pertinentes para garantizar una salida segura del vehículo, incluso en condiciones de baja visibilidad. Se ajusta la redacción. No obstante los operadores de los vehículos deben estar capacitados en el manejo de vehículos articulados, contar con experiencia mínima certificada de 5 años en el manejo de tractocamiones y estar certificados en las normas
113	miércoles 22/07/2020	Angélica María Navia Dirección Jurídica/ Claudia Ximena Talero Presidente	Sector Agroindustria l de la Caña ASOCAÑA	Artículo 6º.- Criterios Mínimos para la circulación.	Numeral 12º: En los casos que la Resolución 1572 de 2019 se deba aplicar para los VCC que transporten productos agrícolas, consideramos que, los remolques o semirremolques deberán instalar una cinta de color amarillo limón fluorescente en papel retro reflectivo de alta intensidad, aplicando las condiciones técnicas y de instalación señaladas en la		X	No existe justificación técnica ni jurídica que permita generar excepción a la Resolución 1572 de 2019. Esta resolución dice que a 4 de septiembre de 2019 deben instalar las cintas "vehículos automotores tanto de servicio público como particular destinados al transporte terrestre de carga, conforme a las definiciones establecidas en la Resolución 5443 de 2009 o aquella que la adicione, modifique o sustituya, que transiten por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas que internamente circulan vehículos. Vehículos remolques y semirremolques destinados al transporte de carga, con un peso bruto vehicular superior a 0.75 toneladas.". Los coeficientes o grados mínimos de reflectividad de la NTC 5807 solo prevé los grados de reflectividad para cintas de colores Blanco, rojo y amarillo, por ende si se permitiera la verde -limón no existe forma de verificar que la cinta cumpla con condiciones o coeficientes mínimos de retrorreflectividad.
114	miércoles 22/07/2020	Angélica María Navia Dirección Jurídica/ Claudia Ximena Talero Presidente	Sector Agroindustria l de la Caña ASOCAÑA	Artículo 6º.- Criterios Mínimos para la	NOTA: Revisar numeración en el numeral 17, toda vez que dentro del mismo, se incluye el 18 y 19. Posteriormente se	X		Se ajusta la numeración.
115	miércoles 22/07/2020	Angélica María Navia Dirección Jurídica/ Claudia Ximena Talero Presidente	Sector Agroindustria l de la Caña ASOCAÑA	Artículo 6º.- Criterios Mínimos para la circulación.	Parágrafo 1º: Los permisos que otorga el INVIAS, solo aplica para vías nacionales, concesionadas o no, por lo tanto, no es claro por que se solicita en este parágrafo, que para las vías que tengan consideraciones como puentes	X		Teniendo en cuenta el objeto y ámbito de aplicación de la Resolución, se acoge la observación y se ajusta la resolución.

116	miércoles 22/07/2020	Angélica María Navia Dirección Jurídica/ Claudia Ximena Talero Presidente	Sector Agroindustria l de la Caña ASOCAÑA	Artículo 7º. Criterios de operación de los generadores de carga.	Consideramos que la exigencia de no hacer quemas en los cultivos cercanos a las vías nacionales excede la potestad reglamentaria del Ministerio de Transporte, al ser un asunto ambiental cuya competencia está a cargo de las Corporaciones Autónomas Regionales o de los municipios que conforme a la Ley 99 de 1993, tienen competencia para el manejo ambiental en su territorio. La quema de caña, es una práctica que ha tenido	X		Se acoge la observación teniendo en cuenta que las condiciones tendientes a evitar la contaminación del aire deben ser reguladas por la autoridad ambiental competente.
117	miércoles 22/07/2020	Angélica María Navia Dirección Jurídica/ Claudia Ximena Talero Presidente	Sector Agroindustria l de la Caña ASOCAÑA	Artículo 8º. Exclusiones	Consideramos que bien puede aprovecharse esta oportunidad para reglamentar las distintas modalidades de carga (divisible, indivisible, extrapesada y extradimensionada), teniendo como normas reglamentadas los artículos 33 de la Ley 769 de 2002 y 120 de la Ley 1955 de 2019, luego bajo esa perspectiva, habría que repensar las exclusiones de las cargas que acá no se están regulando. No debe pasarse por alto que la dispersión normativa conspira contra la claridad legal que debe imperar en la materia. Igualmente, con el transporte de maquinaria amarilla, cuya exclusión se incluye, se dificulta la operación del sector agroindustrial de la caña de azúcar, pues es bien sabida la necesidad que tiene el sector del transporte de estos elementos		X	No se acepta esta inclusión porque no está dentro de la competencia del Ministerio de Transporte otorgada por el art. 120 PND el regular el transporte de carga indivisible, extrapesada y extradimensionada. No es posible autorizar la movilización de cargas indivisibles extrapesadas en las configuraciones autorizadas por la presente resolución, toda vez que dichas configuraciones no cuentan con el numero de ejes y líneas de rotación que permita una distribución de la carga adecuada, adicionalmente el permitir cargas indivisibles extrapesadas significa un riesgo muy alto tanto para el vehículo como para los demás usuarios de la vía. Adicionalmente ya existe una norma que regula el transporte y movilización de cargas indivisibles, extrapesada y extradimensionada, que es la Resolución No. 4959 de 2006, en donde se encuentran las especificaciones de los equipos que se deberán utilizar, así como el modo de operación.
118	miércoles 22/07/2020	Angélica María Navia Dirección Jurídica/ Claudia Ximena Talero Presidente	Sector Agroindustria l de la Caña ASOCAÑA	Artículo 10º.- Póliza de responsabilidad civil extracontractual.	Un único comentario merece y es en lo relativo a la homologación, pues sabemos que los remolques y semirremolques no la tienen, como se señaló anteriormente.		X	Se acoge la observación, toda vez que: el artículo 37 de la Ley 769 de 2002, estableció: “El registro inicial de un vehículo se podrá hacer en cualquier organismo de tránsito y sus características técnicas y de capacidad deben estar homologadas por el Ministerio de Transporte para su operación en las vías del territorio nacional”. El artículo 8º de la Ley 769 de 2002, señaló: “Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT. El Ministerio de Transporte pondrá en funcionamiento directamente o a través de entidades públicas o particulares el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, en coordinación total, permanente y obligatoria con todos los organismos de tránsito del país. El RUNT incorporará por lo menos los siguientes registros de información: (...) Registro Nacional de Remolques y Semirremolques.”. El artículo 10 de la Ley 1005 de 2006, estableció: “Sujetos obligados a inscribirse y a reportar información. (...) - Todos los remolques y semirremolques legalmente matriculados. Será responsable de su inscripción, el Ministerio de Transporte o la autoridad en quien este delegue o autorice...”. El artículo 8º

119	miércoles 22/07/2020	Angélica María Navia Dirección Jurídica/ Claudia Ximena Talero Presidente	Sector Agroindustria l de la Caña ASOCAÑA	Artículo 12.- Permisos vigentes.	Dentro de este artículo, se plantea que los permisos que se soliciten posterior a la expedición de la presente resolución deberán cumplir con la totalidad de las obligaciones contenidas en dicho acto administrativo, sin embargo, dicha situación sería imposible de cumplir, toda vez que los estudios que se pretenden contratar se demoran un tiempo mínimo		X	La entrada en vigencia de la norma es con la publicación en el Diario Oficial. El régimen de transición no es procedente frente a una petición previamente presentada a la expedición de la norma, puesto que la resolución establece los requisitos exigidos para su otorgamiento. La solicitud no genera un derecho a favor del peticionario. En todo caso, la resolución ya contempla que los permisos que se hayan expedido con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente resolución seguirán vigentes por el término para el cual se hayan expedido, sin que sea posible prorrogarlos. Por razones de control de la vigencia de los permisos, esta no se puede contar desde que inicie la operación o circulación del primer VCC de cada empresa, sino desde la entrada en vigencia del permiso.
120	miércoles 22/07/2020	GUILLERMO TORO ACUÑA Director Técnico	INVIAS	ARTÍCULO 5. CRITERIOS PARA EL OTORGAMIE NTO DEL PERMISO.	Texto ARTÍCULO 5. CRITERIOS PARA EL OTORGAMIENTO DEL PERMISO. Para el otorgamiento del permiso de carga en Vehículos Combinados de Carga (VCC), el Instituto Nacional de Vías – INVIAS deberá verificar que el peticionario cumpla además con las siguientes condiciones: Observación: Es necesario tener en cuenta		X	No se entiende el alcance de la observación realizada por INVIAS, porque esta entidad ha construido de manera conjunta con el Ministerio de Transporte los criterios técnicos y jurídicos para el otorgamiento de los permisos temporales, conforme con la facultad que otorgó el legislador en el artículo 120 de la Ley 1955 de 2019, Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”, que es para otorgar permisos para el transporte de carga divisible con vehículos combinados de carga, por las vías nacionales, concesionadas o no. Es decir, para ambas entidades es claro que el objeto de la resolución es fijar los criterios para que dicha tipología de transporte pueda transitar en vías nacionales.
121	miércoles 22/07/2020	GUILLERMO TORO ACUÑA Director Técnico	INVIAS	ARTÍCULO 5. CRITERIOS PARA EL OTORGAMIE NTO DEL PERMISO.	ARTÍCULO 5. NUMERAL 3 LITERAL D) Copia de los siguientes documentos correspondientes a cada vehículo de carga que se registre para el transporte: licencia de tránsito, seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) vigente como mínimo hasta la fecha límite del permiso, tarjeta de Registro Nacional de Remolques y Semirremolques, en los casos que aplique. Observación	X		Se acoge la observación porque el tiempo por el que se otorga el SOAT es un año, y no permitiría solicitar permisos de 2 años. No obstante lo anterior, se resalta que INVIAS ha construido y definido de manera conjunta con el Ministerio de Transporte los criterios técnicos y jurídicos para el otorgamiento de los permisos temporales para el transporte de carga divisible con vehículos combinados de carga, por las vías nacionales, concesionadas o no, razón por la cual llama la atención la observación..

122	miércoles 22/07/2020	GUILLERMO TORO ACUÑA Director Técnico	INVIAS	ARTÍCULO 6	ARTÍCULO 6. PARÁGRAFO 1. En el caso que la ruta a utilizar incluya tramos que tengan características técnicas especiales (túneles, puentes especiales, viaductos, etc.), para la aprobación del permiso el interesado deberá cumplir las condiciones específicas de operación que tenga establecido el INVIAS, el concesionario (debidamente avalado por la entidad coordinadora de las concesiones) o la autoridad competente del orden departamental, metropolitana,		X	No se entiende el alcance de la observación realizada por INVIAS, porque esta entidad ha construido de manera conjunta con el Ministerio de Transporte los criterios técnicos y jurídicos para el otorgamiento de los permisos temporales, conforme con la facultad que otorgó el legislador en el artículo 120 de la Ley 1955 de 2019, Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 "Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad", que es para otorgar permisos para el transporte de carga divisible con vehículos combinados de carga, por las vías nacionales, concesionadas o no. Es decir, para ambas entidades es claro que el objeto de la resolución es fijar los criterios para que dicha tipología de transporte pueda transitar en vías nacionales.
123	miércoles 22/07/2020	GUILLERMO TORO ACUÑA Director Técnico	INVIAS	ARTÍCULO 10. PÓLIZA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL.	ARTÍCULO 10. PÓLIZA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL. Una vez el solicitante cumpla con todos los requisitos establecidos para el otorgamiento del permiso por parte del INVIAS (...) Observación La expresión se evidencia la	X		Se aclara la redacción para que quede claro que lo que se solicita es que el INVIAS verifique que el peticionario cumple con los criterios técnicos y jurídicos a que se refiere el proyecto, una vez lo cual podrá solicitar la constitución de la póliza. No obstante lo anterior, se resalta que INVIAS ha construido y definido de manera conjunta con el Ministerio de Transporte los criterios técnicos y jurídicos para el otorgamiento de los permisos temporales para el transporte de carga divisible con vehículos combinados de carga, por las vías nacionales, concesionadas o no, razón por la cual llama la atención la observación.
124	miércoles 22/07/2020	GUILLERMO TORO ACUÑA Director Técnico	INVIAS	ARTÍCULO 10. PÓLIZA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL.	ARTÍCULO 10. (...) El monto en pesos (redondeado al millón más cercano) del amparo de la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual se calculará por cada año o fracción del permiso, como se señala a continuación. El valor será igual al producto de los siguientes conceptos: La mayor longitud en kilómetros por recorrer en un viaje completo del equipo de transporte de carga, por el valor (en metros y fracción)	X		Con el fin de atender las observaciones realizadas, atendiendo que la póliza objeto de observación se basó en la Resolución 4959 de 2006, y que las características de las cargas tienen mayor similitud con la indivisibles extrapesadas, siendo esta divisible pero extrapesada; y debido a que las características de las configuraciones aprobadas en este acto administrativo, las cuales no representan una extradimensión en la carga, sino en el vehículo, y adicional a que todas las tipologías de VCC aprobadas para el transporte de carga divisible circularan con una carga superior a la legal permitida (52 t), se considera procedente acoger la observación en el sentido de ajustar la Resolución y establecer la fórmula de cálculo señalada en la Resolución 4959 de 2006 para el cálculo del monto de amparo de la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual exigible para el otorgamiento de los permisos de carta indivisible extrapesada. No obstante lo anterior, se resalta que INVIAS ha construido y definido de manera conjunta con el Ministerio de Transporte los criterios técnicos y jurídicos para el otorgamiento de los permisos temporales para el transporte de carga divisible con vehículos combinados de
125	miércoles 22/07/2020	GUILLERMO TORO ACUÑA Director Técnico	INVIAS	ARTÍCULO 10. PÓLIZA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL.	Observación 2. Considerando que se tuvieron en cuenta como factores multiplicadores los valores "ancho" y "altura" que excedan las dimensiones de ancho 3m y alto 4,4 metros de la CARGA y que los V.C.C transportan carga divisible, por tanto, no hay lugar a extradimensión de la carga y a excedente que sobrepase los límites mencionados. De acuerdo con lo anterior, estos factores multiplicadores tendrían un valor de 0 y como consecuencia necesaria, el	X		Con el fin de atender las observaciones realizadas, atendiendo que la póliza objeto de observación se basó en la Resolución 4959 de 2006, y que las características de las cargas tienen mayor similitud con la indivisibles extrapesadas, siendo esta divisible pero extrapesada; y debido a que las características de las configuraciones aprobadas en este acto administrativo, las cuales no representan una extradimensión en la carga, sino en el vehículo, y adicional a que todas las tipologías de VCC aprobadas para el transporte de carga divisible circularan con una carga superior a la legal permitida (52 t), se considera procedente acoger la observación en el sentido de ajustar la Resolución y establecer la fórmula de cálculo señalada en la Resolución 4959 de 2006 para el cálculo del monto de amparo de la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual exigible para el otorgamiento de los permisos de carta indivisible extrapesada. No obstante lo anterior, se resalta que INVIAS ha construido y definido de manera conjunta con el Ministerio de Transporte los criterios técnicos y jurídicos para el otorgamiento de los permisos temporales para el transporte de carga divisible con vehículos combinados de carga, por las vías nacionales, concesionadas o no.

126	miércoles 22/07/2020	GUILLERMO TORO ACUÑA Director Técnico	INVIAS	ARTICULO 5 – PARÁGRAFO PRIMERO.	ARTICULO 5 – PARÁGRAFO PRIMERO. Cuando el permiso verse sobre vías nacionales concesionadas, se deberá contar con el concepto de viabilidad previo por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.		X	Tal como este Ministerio le ha insistido en varias oportunidades al INVIAS en las diferentes mesas de trabajo realizadas para fijar, de manera conjunta, los criterios técnicos y jurídicos objeto del proyecto de resolución, el propósito de esta es fijar los criterios técnicos y jurídicos para la expedición de los permisos especiales, individuales o colectivos y temporales, para el transporte de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no, con vehículos combinados de carga. Por esta razón en la misma no se fija procedimiento, ni regula el tiempo con el que cuenta la ANI para dar su concepto.
127	miércoles 22/07/2020	GUILLERMO TORO ACUÑA Director Técnico	INVIAS	ARTÍCULO 5. CRITERIOS PARA EL OTORGAMIENTO DEL PERMISO. PARÁGRAFO 3.	ARTÍCULO 5. CRITERIOS PARA EL OTORGAMIENTO DEL PERMISO. PARÁGRAFO 3. Las rutas nacionales por las cuales podrán transitar los Vehículos Combinados de Carga serán las que considere el Instituto Nacional de Vías- INVIAS aptas para el tránsito de los vehículos de acuerdo con las características y condiciones de las vías, así como de las características de los vehículos. Para estos efectos, tendrán en cuenta criterios como tipo de vía, ancho de carril, los radios		x	Esto corresponde a un análisis técnico que inicialmente se deberá hacerse por el solicitante del permiso en su estudio de seguridad vial, en el cual deberá tener en cuenta aspectos como los radios de giro, anchos de carril, curvas pronunciadas, entre otros, y en donde se deberá analizar de acuerdo con las características de dimensión del vehículo especial si su circulación no representa un riesgo para los demás usuarios de la vía y para el vehículo mismo. Dicho análisis deberá ser verificado por el Instituto Nacional de Vías. No obstante lo anterior, se resalta que INVIAS ha construido y definido de manera conjunta con el Ministerio de Transporte los criterios técnicos y jurídicos para el otorgamiento de los permisos temporales para el transporte de carga divisible con vehículos combinados de carga, por las vías nacionales, concesionadas o no, razón por la cual llama la atención la observación.
128	miércoles 22/07/2020	GUILLERMO TORO ACUÑA Director Técnico	INVIAS	GENERALES	Observación 1. No se evidencia en el proyecto de resolución alguna referencia en cuanto al pago de del valor señalado por el a Resolución 003 de 2006 expedida por el Ministerio de		X	Teniendo en cuenta el alcance y objeto definido por el artículo 120 de la ley 1955 de 2020 para la expedición del presente acto administrativo, no se considera pertinente la inclusión de la resolución 003 de 2006. Lo anterior, considerando que está última se encuentra vigente y debe ser aplicada por las entidades que otorgan los permisos en los casos y con los valores que la citada resolución establece.
129	miércoles 22/07/2020	GUILLERMO TORO ACUÑA Director Técnico	INVIAS	GENERALES	Observación 2. Teniendo en cuenta que hay solicitudes previas a la publicación del proyecto de resolución y por ende a la expedición del acto administrativo se evidencia que no se presenta ningún régimen de transición que abarque dichas solicitudes. Lo anterior teniendo en cuenta que anteriormente no eran		X	La entrada en vigencia de la norma es con la publicación en el Diario Oficial. El régimen de transición no es procedente frente a una petición previamente presentada a la expedición de la norma, puesto que la resolución establece los requisitos exigidos para su otorgamiento. La solicitud no genera un derecho a favor del peticionario. En todo caso, la resolución ya contempla que los permisos que se hayan expedido con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente resolución seguirán vigentes por el término para el cual se hayan expedido, sin que sea posible prorrogarlos. Por razones de control de la vigencia de los permisos, esta no se puede contar desde que inicie la operación o circulación del primer VCC de cada empresa, sino desde la entrada en vigencia del permiso.
130	viernes 24/07/2020	Adriana Paola Parra Carrascal <adriana.parra@covipacifico.co>	CONCESIONARIA VIAL DEL PACÍFICO	ARTÍCULO 4º	Se siguen respetando los pesos y dimensiones de semirremolques y remolques, según la Resolución 4100 de 2004 e indican que los ejes pueden ser de llanta sencilla o doble.		X	La Resolución 4100 de 2004 señala que los Remolques no pueden tener una longitud mayor a 10 metros de longitud y los Semirremolques a 13 metros, y fija los pesos por eje máximo que son permitidos para los vehículos. Además no existe un soporte técnico que permita establecer una longitud o pesos por eje permitido diferente para los Vehículos Combinados de Carga que aquellos permitidos a los vehículos de carga convencionales. Adicionalmente las condiciones de diseño geométrico de las vías se adelanta con base en las longitudes y pesos por eje permitidos para los remolques y semirremolques en dicha Resolución. En consecuencia aceptar longitudes mayores a las ya definidas dentro del proyecto de resolución implican que se pueden llegar a presentar invasiones de carriles adyacentes de más de la mitad en las maniobras de giro, sobre curvas que tiene radios de giro limitadas.

131	viernes 24/07/2020	Adriana Paola Parra Carrascal <adriana.parra@covipacifico.co>	CONCESIONA RIA VIAL DEL PACÍFICO	ARTÍCULO 4°	Establece requisitos de seguridad pasiva en vehículos, para modelo 2021 en adelante exige: control electrónico de estabilidad, airbags en cabina y suspensión neumática, a partir	X		Se ajusta la resolución para claridad de los plazos de cumplimiento de estos requisitos
132	viernes 24/07/2020	Adriana Paola Parra Carrascal <adriana.parra@covipacifico.co>	CONCESIONA RIA VIAL DEL PACÍFICO	ARTÍCULO 5°	Artículo 5, numeral 2, debería eliminarse la palabra relevantes de la redacción : "...con todas las dimensiones	X		Se eliminana la palabra relevantes de la redacción, para mayor claridad de lo exigible.
133	viernes 24/07/2020	Adriana Paola Parra Carrascal <adriana.parra@covipacifico.co>	CONCESIONA RIA VIAL DEL PACÍFICO	ARTÍCULO 5°	Se recomienda incluir en todos los estudios, que deben presentar el trámite de la Resolución 716 de 2015 – Artículo quinto, parágrafo segundo, que aunque lo mencionan como concepto de		X	Para los permiso de ocupación o intervención de la infraestructura es competencia de la entidad administradora de la vía definir los criterios y procedimientos para el otorgamiento de dicho permiso, por lo que dentro de este proyecto se deja indicado que para la construcción de los accesos en los que el tránsito por dichos sectores tenga una frecuencia superior a seis meses en el año, continuos o discontinuos, se deberá adelantar el correspondiente trámite ante la entidad que corresponda.
134	viernes 24/07/2020	Adriana Paola Parra Carrascal <adriana.parra@covipacifico.co>	CONCESIONA RIA VIAL DEL PACÍFICO	ARTÍCULO 5°	Artículo 5, numeral 7: toda la información de operación vehicular de la carretera y demás parámetros relacionados al Concesionario deberían ser solicitados por medio de la ANI y esto quedar claramente estipulado.		X	Dentro del proyecto de resolución se definen los criterios con los que deberá cumplir el solicitante de del permiso, dentro de los cuales se tendrán que presentar los estudios técnicos de puentes, pavimentos y seguridad vial, en los cuales se tendrá una evaluación general de todos los temas referente a infraestructura y seguridad vial. Teniendo en cuenta que para el permiso de carga por vías concesionadas se deberá contar con el concepto de viabilidad, se deberá remitir por INVAS todos los documentos que se consideren necesarios para que la ANI pueda emitir un concepto técnico soportado. No obstante, no se acoge la observación toda vez que el objeto del proyecto de resoluciones fijar los criterios técnicos y jurídicos para la expedición de los permisos especiales, individuales o colectivos y temporales, para el transporte de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no, con vehículos combinados de carga, más no fijar procedimiento para ello.
135	viernes 24/07/2020	Adriana Paola Parra Carrascal <adriana.parra@covipacifico.co>	CONCESIONA RIA VIAL DEL PACÍFICO	ARTÍCULO 5°	Artículo 5, numeral 7; No hace referencia a los Planes de Contingencia y Emergencia en caso de siniestro vial, se debe incluir en el Plan de Seguridad		x	Se incluye dentro de la resolución que "i. Fijar dentro del pan de seguridad vial las acciones tendientes a garantizar la seguridad vial acordes a las condiciones propias de las rutas para las cuales se solicita el permiso. i. Las precauciones especiales que deben tomarse por parte del beneficiario del permiso, para la protección de los demás usuarios de las vías y la prevención de accidentes de tránsito."
136	viernes 24/07/2020	Adriana Paola Parra Carrascal <adriana.parra@covipacifico.co>	CONCESIONA RIA VIAL DEL PACÍFICO	ARTÍCULO 5°	Artículo 5, numeral 8: En el plan inspecciones visuales no relacionan cuando finalicen los recorridos como se deberá		X	En el artículo 5 numeral 8 se establecen los lineamientos que debe contener el Plan de Inspección Visual para su elaboración y utilización. Así mismo, se indica que dichas inspecciones se deben realizar cada 3 meses.
137	viernes 24/07/2020	Adriana Paola Parra Carrascal <adriana.parra@covipacifico.co>	CONCESIONA RIA VIAL DEL PACÍFICO	ARTÍCULO 5°	Artículo 5, numeral 9, Parágrafo 1: Indica que la Agencia emitirá concepto de Viabilidad. No obstante, sería conveniente desde este		X	De acuerdo con el artículo 120 de la Ley 1955 de 2019 la responsabilidad de dar concepto de viabilidad es de la Agencia Nacional de Infraestructura, y esta responsabilidad no puede trasladarse mediante la resolución al concesionario. Esto, sin perjuicio, del apoyo técnico que la Agencia pueda requerir del concesionario o de la interventoría para dar su concepto de viabilidad.
138	viernes 24/07/2020	Adriana Paola Parra Carrascal <adriana.parra@covipacifico.co>	CONCESIONA RIA VIAL DEL PACÍFICO	ARTÍCULO 5°	Artículo 5, numeral 9, Parágrafo 3: Al igual que INVIAS, la Agencia debe definir cuales vías nacionales son aptas para el tránsito de VCC, teniendo en cuenta para esto las realidades y particularidades de cada uno		X	Esto corresponde a un análisis técnico que inicialmente se deberá hacerse por el solicitante del permiso en su estudio de seguridad vial, en el cual deberá tener en cuenta aspectos como los radios de giro, anchos de carril, curvas pronunciadas, entre otros, y en donde se deberá analizar de acuerdo con las características de dimensión del vehículo especial si su circulación no representa un riesgo para los demás usuarios de la vía y para el vehículo mismo. Dicho análisis deberá ser verificado por la Agencia Nacional de Infraestructura para dar su concepto de viabilidad y por el Instituto Nacional de Vías.
139	viernes 24/07/2020	Adriana Paola Parra Carrascal <adriana.parra@covipacifico.co>	CONCESIONA RIA VIAL DEL PACÍFICO	ARTÍCULO 5°	Artículo 5, Se debe incluir una obligación de informar de manera oficial a cada concesionario antes del inicio	X		Se acepta y se acoge dentro de las condiciones de operación, en el sentido de que el beneficiario del permiso deberá informar cuando haya obtenido el mismo.

140	viernes 24/07/2020	Adriana Paola Parra Carrascal <adriana.parra@covipacifico.co>	CONCESIONA RIA VIAL DEL PACÍFICO	ARTÍCULO 6°	Artículo 6, Se recomienda incluir la obligación de escoltas para todo tipo de tránsito, actualmente se encuentra definido acorde al tipo de llantas que utiliza el vehículo.	X	Se considera que para efectos de seguridad vial lo importante es el control de la velocidad según lo previsto en la resolución o según indique el índice de velocidad de la llanta utilizada. Así mismo la seguridad de los otros actores viales se entiende garantizada con el uso de la señalización en el vehículo que advierta que transita a baja velocidad. Teniendo en cuenta que la circulación de vehículos combinados de carga es en el marco de una operación recurrente y que la carga que transporta no excede las dimensiones vehiculares, se considera que podría omitirse el requerimiento de acompañamiento especial. Por ende, se eliminará exigencia de vehículo escolta.
141	viernes 24/07/2020	Adriana Paola Parra Carrascal <adriana.parra@covipacifico.co>	CONCESIONA RIA VIAL DEL PACÍFICO	ARTÍCULO 6°	La numeración del artículo 6 (pág. 15), esta errada ya que en el numeral 17 incluyeron 2 numerales más.	X	Se ajusta numeración.
142	viernes 24/07/2020	Adriana Paola Parra Carrascal <adriana.parra@covipacifico.co>	CONCESIONA RIA VIAL DEL PACÍFICO	ARTÍCULO 6°	Artículo 6, numeral 3 debería modificarse la redacción por: "... deberá transitar por el carril de mayor dimensión de la	X	Se acepta la observación
143	viernes 24/07/2020	Adriana Paola Parra Carrascal <adriana.parra@covipacifico.co>	CONCESIONA RIA VIAL DEL PACÍFICO	ARTÍCULO 6°	Artículo 6, numeral 11: Para los PMT accesos y salidas, estos deben estar acorde al Manual de señalización vial 2015, además. Se debe establecer el tiempo mínimo con antelación	X	Se ajusta la redacción del numeral en que queda claro que el PMT debe elaborarse e implementarse acorde con el manual de señalización. Se precisa que el PMT debe ser presentado para la solicitud del permiso y aprobado por el INVIAS; no obstante se incluirá que en caso que cambien las condiciones de operación de la vía, y se requiera que se ajuste el PMT por parte del administrador de la misma, el beneficiario deberá hacerlo.

Proyectó: Lorena Mateus, Eduardo
Almonacid y Yuli Daza
FABIO ANDRÉS RESTREPO
BERNAL
Aprobó: Director Transporte y
Tránsito

