

PROYECTO DE RESOLUCION "Por la cual se modifica y adiciona la Resolución 3245 de 2009 del Ministerio de Transporte "Por la cual se reglamenta el Decreto 1500 de 2009 y se establecen requisitos para la habilitación de los Centros de Enseñanza Automovilística""						
FECHA	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACIÓN	ACOGIDA	NO ACOGIDA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
Publicación: desde el día 26 de Julio de 2021 al 13 de Agosto de 2021						
04 de agosto de 2021	Octavio Ladino	N/A	Nuevamente se muestran errores al mezclar la formación teórica, con temas de la formación práctica, mucha confusión, muchos de los temas se vienen desarrollando, lo que si es un acierto es separar el módulo de mecánica por cada una de las categorías, los demás módulos teóricos deberían ser: Legislación y normas de tránsito (ley 769 del 2002 desarrollando los 170 artículos que la componen, las leyes que la modificaron y los decretos y resoluciones que las reglamentaron), Ética (definición, objetivos, valores del conductor), Primeros auxilios, debe ser un módulo obligatorio ya que aparece de tema en la resolución 1349 del 2017que reglamentó los exámenes teórico prácticos, no veo por ningún lado este tema en el proyecto. Finalmente lo que se requiere es más controles por parte de la súper para que los CEAS capaciten y no homologuen y que los conductores que poseen licencia al renovarla presenten el examen teórico práctico, ya que la gran mayoría no fueron capacitados, y por favor no dilaten más estos exámenes en América y Europa evalúan al futuro conductor sería una política sería para bajar la accidentalidad, lo demás es colocar nombres muy bonitos pero que no servirán si se continúa con la práctica perversa de no capacitar, con un slocv muy vulnerable que no ayuda a mejorar la conducta, no se puede seguir en desacato a tantas leyes que solicitaron el examen.	X		Acogida Parcialmente: Respecto de la afirmación "mezclar la formación teórica con temas de la formación práctica"; se precisa al ciudadano que el enfoque por competencias que se adopta en la fase de formación con la presente modificación de contenidos, parte del reconocimiento de la conjunción del saber, el ser y el hacer; por ende, en el módulo teórico se abordan temáticas que se afianzan en la práctica; adicionalmente en relación con los "módulos teóricos" propuestos en la observación, es preciso indicar que lo relacionado con Legislación y normas de tránsito, así como ética son abordados en los contenidos propuestos. Frente al tema " de primeros auxilios", no se acoge la sugerencia pues este tema excede las competencias con las que debe contar el instructor del Centro de Enseñanza Automovilística de acuerdo con su perfil académico. Este tipo de asuntos son de competencia de profesionales de las ciencias de la salud. De conformidad con lo anterior, en el marco de las competencias del instructor, en el numeral "2.5.3. MODULO III. FORMACIÓN ESPECIFICA" se incluye en el numeral "1. Unidad Práctica" un literal "h. Actuación en caso de accidentes de tránsito (Protocolo de intervención P.A.S. (Proteger, avisar y socorrer). De igual forma, en el numeral "1.6.1. MÓDULO 1 FORMACIÓN TEÓRICA", literal "A. SABERES ESENCIALES OBLIGATORIOS TRANSVERSALES", numeral "1. Movilidad segura y sostenible", se detalla el literal f y queda así: "f. La omisión de socorro (responsabilidad en caso de presenciar un accidente de tránsito y protocolo de intervención P.A.S. (Proteger, Avisar, Socorrer)).". Respecto de los aspectos restantes de la observación relacionados con control , se precisa que dicho aspecto no es abordado en la propuesta de modificacióna la Resolución 3245 de 2009, cuyo proposito se enfoca exclusivamente en la actualización de los contenidos de formación de conductores e instructores con un enfoque de competencias. Por lo tanto, no se acoge la observación y no se genera modificación en el texto.
12 de Agosto 2021	Jhony Arroyave Toro	ACEDAN	NUEVO TEXTO SUGERIDO: PARÁGRAFO TRANSITORIO DEL ARTICULO (1) Los Centros de Enseñanza Automovilística debidamente registrados en el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT, tendrán un plazo de tres (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución, para radicar ante las secretarías de educación de su jurisdicción los contenidos curriculares para los cursos de formación de conductores e instructores, de conformidad con lo establecido en el Anexo I de la presente Resolución. Lo anterior se sustenta en el hecho que la implementación como lo sugiere el texto original del proyecto de resolución no depende en su integridad de la administración de los Centros de Enseñanza Automovilística- CEA al tener que surtir una inscripción de sus mallas curriculares ante las diferentes Secretarías de Educación según la jurisdicción en la que cada uno opere. Como segundo argumento, se le hace notar al Ministerio Publico que los promedios estadísticos que posee la agremiación, asociados a la aprobación de los contenidos curriculares ronda los seis meses para la aprobación y expedición de actos administrativos por parte de las autoridades locales y es por ello que la medición no debe ser la implementación sino la radicación, con el animo de no poner en riesgo la habilitación de los Centros de Enseñanza Automovilística- CEA por una situación ajena a su control.	X		Acogida parcialmente: Se acoge en lo relacionado a generar un aumento en el plazo dado para actualizar e impartir los contenidos. No acogida en lo relacionado a que el plazo se de solo para la radicación de la solicitud ante las Secretarías de Educación de la jurisdicción correspondiente, como quiera que conforme a los requisitos de registro, es pertinente contar con resolución de registro de programas, por lo cual el plazo debe estar dado es para contar con dicho requisito ya que dejar sin definición la expedición del acto administrativo, generaría un riesgo jurídico al no cumplir un requisito de registro.
12 de Agosto 2021	Alejandro Amaya Maturana	Capital Drive	A. Según la resolución 3245 de 2009, Anexo 1, punto 1 Contenidos básicos para los cursos de formación de conductores, subpunto 1.5. Intensidad horaria: Las intensidades máximas exigibles serán las siguientes: Se puede observar que para el caso de cada una de las categorías de los cursos de conducción que se brinda en Colombia NO se supera la intensidad MINIMA exigibles por el decreto 2888 de 2007, derogado por el Decreto Nacional 4904 de 2009. Esto quiere decir que realmente las escuelas de conducción del país nos estamos quedando cortos en la intensidad de horas mínimas requeridas para lograr ver toda la temática requerida, esto significa que debemos aumentar la intensidad horaria con el fin de que el alumno salga mejor preparado. Una vez así, implementando una cantidad de horas que satisfaga la demanda de contenido académico se podrá cumplir con el objetivo real de formar personas con competencias para la movilidad segura, fundamentando los conocimientos, habilidades y actitudes requeridas para la conducción de un vehículo automotor, sin poner en riesgo su vida y la de los demás. Ahora bien, se reciben múltiples quejas en cuanto a que no se alcanza a ver toda la temática propuesta por la resolución 3245 de 2009, esto quiere decir dos cosas: 1. Los alumnos les falta mucha más preparación para asumir un rol responsable en la conducción de un vehículo automotor y, 2. Se observa una congruencia entre las cifras de accidentes fatales y las horas dictadas en los cursos, ya que, a menor cantidad de horas disponibles para aprender, mayor el número de accidentes que puedan ocurrir en el territorio colombiano, esto por falta de conocimiento de las respectivas normas de tránsito. Por otro lado, no solo basta con aumentar el número de horas de teoría, el número de horas de las clases prácticas y práctica taller son sumamente importantes y se correlacionan directamente con la teoría, esto debido a que el estudiante aplica el conocimiento aprendido de la teoría a la práctica, por lo que es de suma prioridad el aumento de estas horas conjuntamente para poder crear cursos robustos en técnicas de conducción. Una vez así, las horas que se tienen previstas para ver la teoría, talleres y práctica, se convierten de 60 minutos		X	No Acogida: Respecto de la sugerencia de aumento de horas teóricas y prácticas se considera importante mencionar que en Colombia no existe evidencia concluyente para determinar la incidencia de la intensidad horaria en la calidad de la educación que imparten los Centros de Enseñanza Automovilística en la fase de formación para obtención de la licencia de conducción. Por lo anterior, la propuesta de modificación de la Resolución 3245 de 2009 se orienta a la modificación de contenidos con el propósito de incorporar el enfoque de competencias en el proceso de formación a los conductores del país. La estructura de competencias y objetivos de cada módulo por categoría de licencia de conducción se encuentra estructurada en saberes esenciales que se pueden desarrollar a cabalidad de conformidad con la organización curricular que autónomamente implemente el Centro de Enseñanza Automovilística, en el marco de la intensidad horaria actualmente prevista en la Resolución 3245 de 2009. Por lo anterior, no es viable acoger la observación.

			<p>a 45 o 40 minutos dependiendo la cantidad de alumnos en cada clase, esto debido a que cada estudiante debe realizar la respectiva entrada y salida del aplicativo Aulapp acordando aún más el tiempo que se tiene previsto para dar las respectivas horas.</p> <p>En cuanto a la nueva maya curricular que ha sido propuesta, nos parece bien enfocada con las nuevas problemáticas de movilidad relacionadas con los altos índices de accidentalidad que tiene el país. Cabe resaltar que es de suma importancia exigirles más a las escuelas de conducción con el fin de que también les exijan a los alumnos para que se comprometan y concienticen del problema.</p> <p>Finalmente, nuestra sugerencia básicamente se centra en el aumento de horas que debería tener la teoría, los talleres y las clases prácticas, con el único objetivo de que se puedan ver los temas completos de cada uno de los nuevos módulos ya que, por ser tan robusta la teoría realmente queda demasiado tema por fuera y los alumnos son los directamente afectados. No siendo más, esperamos tomen nota de nuestro comentario, para que los Centros de Enseñanza Automovilística sean parte importante de la solución de las problemáticas de movilidad que ocurren en nuestro país.</p>			
13 de Agosto 2021	JOHN JAIME ARANGO OSORIO	INSTRUCTOR DE CONDUCCIÓN	<p>En primera instancia me gustaría dar las gracias por crear estos espacios en donde los involucrados en estos temas podemos realizar nuestros aportes, pues somos las personas que a diario tenemos contacto con los futuros conductores y observamos las falencias y fortalezas de cada uno de ellos, así como también tenemos contacto con los directores y propietarios de los CEAS del país.</p> <p>En ese orden de ideas las futuras mallas curriculares abordan y desarrollan en una forma muy interesante el contenido que se debe impartir al futuro conductor o instructor, complementando en una forma muy acertada el tema teórico y el práctico, pero con respecto a la intensidad horaria se queda el proyecto de resolución un poco corto, pues es claro que todas las políticas de seguridad vial del país se deben tomar basadas en las estadísticas y principalmente en las cifras de accidentalidad en donde se ven involucrados en su gran mayoría nuestros motociclistas y ciclistas, pues entonces porqué no pensar en aumentar ese número de horas tanto teóricas como prácticas para que se pueda transmitir de una mejor forma el contenido curricular por parte del docente, y estoy casi seguro que al final del curso se verán mejores resultados.</p> <p>Con base en argumentos muy palpables que son esas estadísticas antes mencionadas, si se logra dotar de herramientas didácticas a los CEAS y acompañarlo de un mayor número de horas el curso, con el pasar del tiempo se verán las reducciones de las cifras negativas y lo más importante darle el estatus que merece el tener una licencia de conducción, entendiendo la obtención del documento como un mérito mas no como una exigencia por parte de un cliente a una empresa que le presta un servicio de formación.</p>	X	<p>No Acogida: Respecto de la sugerencia de aumento de horas teóricas y prácticas se considera importante mencionar que en Colombia no existe evidencia concluyente para determinar la incidencia de la intensidad horaria en la calidad de la educación que imparten los Centros de Enseñanza Automovilística en la fase de formación para obtención de la licencia de conducción. Por lo anterior, la propuesta de modificación de la Resolución 3245 de 2009 se orienta a la modificación de contenidos con el propósito de incorporar el enfoque de competencias en el proceso de formación a los conductores del país. La estructura de competencias y objetivos de cada módulo por categoría de licencia de conducción se encuentra estructurada en saberes esenciales que se pueden desarrollar a cabalidad de conformidad con la organización curricular que autónomamente implemente el Centro de Enseñanza Automovilística, en el marco de la intensidad horaria actualmente prevista en la Resolución 3245 de 2009.</p> <p>Por lo anterior, no es viable acoger la observación.</p>	
13 de Agosto 2021	Elkin Guio	Instructor- Técnico en seguridad vial	<p>Cordial saludo, leyendo el documento se nota la dedicación de profesionales, pedagogos y entusiastas sobre el tema, lo que yo debo sugerir desde mi punto de vista es que en el tema de la idoneidad de quienes dictan los cursos se haga notoria y sobre todo se haga cumplir, por ejemplo para formar, instructores de acuerdo a la norma el instructor debe ser mínimo tecnólogo no se cumple y ese cuento de que no hay personal con ese perfil es pura excusa, los CEA que forman instructores les interesa lucrarse y no les importa decirle a los aspirantes a instructores que deben tomar la teoría junto con aspirantes a conductores cuándo las competencias son diferentes y los temas también, hoy en día existen centenas de formadores instructores de conducción que se han destacado por la formación que tiene y que siguen recibiendo. Así que mi sugerencia esta enfocada en la idoneidad de los formadores que se compruebe y que se preparen muy bien a los nuevos instructores toda vez que los que están saliendo tienen un nivel muy bajo de conocimientos en pedagogía, normatividad, mecánica y seguridad vial y no es justo con la seguridad vial de los Colombianos.</p>	X	<p>Respecto de la sugerencia relacionada con la " idoneidad de los instructores", se precisa que dicho aspecto no es abordado en la propuesta de modificación a la Resolución 3245 de 2009, cuyo proposito se enfoca exclusivamente en la actualización de los contenidos de formación de conductores e instructores con un enfoque de competencias. Por lo tanto, no se acoge la observación y no se genera modificación en el texto.</p>	
13 de Agosto 2021	Yovani Gutiérrez	N/A	<p>Históricamente, para mejorar la seguridad vial se han desarrollado numerosas estrategias relacionadas con las infraestructuras, cambios en materia de normativa, evolución en los sistemas de control policial, mejoras en las tecnologías de los vehiculos y distintas actuaciones dirigidas al factor humano.</p> <p>Dentro de estas estrategias preventivas de los accidentes y la mejora de la seguridad vial, tienen una especial relevancia, eficacia y reconocimiento científico y social, aquellas que se dirigen de manera especifica al factor humano mediante la vía de la educación, especialmente en edades tempranas, y la formación en el periodo de obtención de la licencia para conducir.</p> <p>El actual sistema de formación de los aprendices en Colombia que aspiran a obtener la licencia de conducción, aunque presenta muchas bondades, es necesario que evolucione para que consiga con mayor eficacia sus importantes objetivos. Para ello hay que tender a planteamientos de los que exista certeza de que van a producir un importante impacto en el comportamiento vial de los conductores y en definitiva, van a redundar en una mejora de la seguridad vial.</p> <p>El decreto 1500 y su resolución 3245 de 2009 y sus anexos fueron diseñados para hacer frente a un sistema de formación a los aprendices de conducción inequitativo con serios problemas en su contenido y desarrollo así afectando la calidad. Después de 12 tenemos la oportunidad de corregir las fallas en materia de educación y correcta formación en los ciudadanos que aspiran a obtener su licencia de conducción.</p> <p>La resolución 3245 de 2009 carece de un acertado diseño en el contenido formativo, así como de una precaria propuesta en su ejecución de acuerdo con su intensidad horario. Ver la resolución 3245 anexo numeral 1.5 y 1.6</p> <p>Es importante saber que el proceso total para sacarse el permiso de conducir en algunos países que han logrado demostrar que la accidentalidad vial puede disminuir como España, Chile, Alemanias y otros, le supondrá aproximadamente unos 6-8 meses, o entre 100 a 300 horas cronológicas. Por lo que hay que prepararse económicamente al igual que contar con tiempo suficiente para la preparación, así garantizando que la persona logre los objetivos de formación en seguridad vial que Colombia se propuso para este nuevo decenio de seguridad vial 2020-2030.</p>	X	<p>No Acogida: Respecto de la sugerencia de aumento de horas teóricas y prácticas se considera importante mencionar que en Colombia no existe evidencia concluyente para determinar la incidencia de la intensidad horaria en la calidad de la educación que imparten los Centros de Enseñanza Automovilística en la fase de formación para obtención de la licencia de conducción. Por lo anterior, la propuesta de modificación de la Resolución 3245 de 2009 se orienta a la modificación de contenidos con el propósito de incorporar el enfoque de competencias en el proceso de formación a los conductores del país. La estructura de competencias y objetivos de cada módulo por categoría de licencia de conducción se encuentra estructurada en saberes esenciales que se pueden desarrollar a cabalidad de conformidad con la organización curricular que autónomamente implemente el Centro de Enseñanza Automovilística, en el marco de la intensidad horaria actualmente prevista en la Resolución 3245 de 2009.</p> <p>Por lo anterior, no es viable acoger la observación.</p>	

			<p>Es por ello por lo que consideramos que no solo se debe cambiar el contenido de la formación e implementar una malla curricular que propenda alcanzar los objetivos de educación que desde la ley 1503 de 2011 se propuso el gobierno nacional sino también modificar la intensidad de horas en formación, como instructor con licencia expedida por el ministerio de transporte ya hace 30 años. Hablar de 36 horas de teoría y 30 de practica a un aprendiz de categoría C1 es irrisorio.</p> <p>Hacemos un llamado al ministerio de transporte y a la ANSV, para que aumente la intensidad horaria en la formación teórica y practica del aprendiz de instructor y de conducción y así poder ejecutar la malla curricular propuesta garantizando una mejor calidad en la educación vial, lo que nos llevara a garantizar que los resultados de los exámenes de conducción exigidos en el artículo 19 de la ley 769 de 2002 C.N.T. sean positivos, esto sumado a una política de control por parte de las autoridades de tránsito nos llevaran a alcanzar las metas propuestas en materia de seguridad vial.</p> <p>Quiero agradecer la oportunidad que nos brindan de poder aportar al desarrollo de una mejor propuesta de la norma en nuestro país, y en espera de sean bien recibidas las observaciones que aquí se hacen, nuestro interés como ciudadanos y sobre todo como instructor en conducción es la de hacer de Colombia un mejor país</p>			
13 de Agosto 2021	ARTURO AMAYA RODRIGUEZ	ESCUELA DE CONDUCCION DANALVIAL	<p>1- Nos parecieron los cambios adecuados, aunque es como lo mismos solo que reorganizado y llamado con otro nombre, pero con todo el respeto que ustedes se merecen si el tiempo de dictar estos temas no es más largo de nada sirve que ustedes PIERDAN tiempo realizando algo q al final del ejercicio no va a servir de nada, porque, aunque los CEAS juiciosos que quieran hacer bien la tarea por falta de tiempo no lo puedan hacer porque este es muy limitado.</p> <p>2- Seria magnifico y para nosotros DANALVIAL LTDA opinaria que la solución a la gran mayoría de accidentes de tránsito sería una muy buena capacitación teórica, que tomemos el ejemplo de los países desarrollados en donde enfocan más la capacitación teórica como prioridad al realizar este trámite, que nos obligaran por medio de esta resolución que se está modificando a tener como mínimo 150 horas teoría para la A2 y subir la intensidad en horas teoría según la categoría que se solicita, que fuéramos unos verdaderos ITDH, que verificaran las instalaciones y que las secretarías de educación pudieran realizar un verdadero control para con este negocio, "Y QUE NOS DEJARAN DE LLAMAR HIBRIDOS" que en este momento sigue siendo una tienda de barrio que solo comercializa con la venta de un certificado en técnicas de conducción, para luego seguir viendo las estadísticas subir en accidentes de tránsito, lo que quiere decir que no es solo cambiar las mallas curriculares porque el verdadero problema está en la cantidad de horas que tenemos para poder realizar esta capacitación, si ustedes lo analizan a lo largo del tiempo solo quedaran las verdaderas empresas que quieren realizar el proceso como ITDH y saldrían del negocio los CEAS que solo tienen en la mente la palabra utilidad sin pensar que están jugando con la vida de las personas.</p> <p>3- Somos conscientes de que todo es un negocio y que abran intereses por donde ustedes miren pero si verdaderamente queremos realizar un cambio debemos aportar para hacerlo y pensar en que todo en la vida no es el dinero que es la causa de la perversidad de la humanidad. De tal manera también les queremos decir que si se piensa cambiar una resolución debemos hacerlo de una manera contundente y que se le vea el sentido de cambio a esta, no debemos realizar de manera mediocre o acelerada un cambio que en realidad no lo va a ser y darnos a nosotros los CEAS un supuesto cambio que en el fondo no lo va a ser porque les aseguro que se seguirá realizando la teoría como se viene dictando en estos momentos ya que las secretarías de educación no tienen como realizar una verdadera inspección y vigilancia para con los CEAS y mucho menos la superintendencia de puertos y transporte que brilla por su ausencia.</p> <p>4- De igual manera nosotros como organismos de apoyo a la gestión del ministerio de transporte debemos recurrir a ustedes para que nuestras inversiones y patrimonios sean resguardadas por las leyes que en ese ministerio expiden por tal motivo tenemos la suficiente experiencia de más de 15 años en el mercado y por tal motivo realizamos esta sugerencia ya que contamos con la suficiente experiencia en la tarea que realizamos, no improvisamos y queremos que el nombre de los CEAS a nivel nacional tengan un muy buen reconocimiento por la labor que ejercemos y borremos de la mente de los usuarios que el curso teórico no sirva para nada y que es solo una perdedera de tiempo.</p>	X		<p>No Acogida: Respecto de la sugerencia de aumento de horas teóricas y prácticas se considera importante mencionar que en Colombia no existe evidencia concluyente para determinar la incidencia de la intensidad horaria en la calidad de la educación que imparten los Centros de Enseñanza Automovilística en la fase de formación para obtención de la licencia de conducción. Por lo anterior, la propuesta de modificación de la Resolución 3245 de 2009 se orienta a la modificación de contenidos con el propósito de incorporar el enfoque de competencias en el proceso de formación a los conductores del país. La estructura de competencias y objetivos de cada módulo por categoría de licencia de conducción se encuentra estructurada en saberes esenciales que se pueden desarrollar a cabalidad de conformidad con la organización curricular que autónomamente implemente el Centro de Enseñanza Automovilística, en el marco de la intensidad horaria actualmente prevista en la Resolución 3245 de 2009.</p> <p>Por lo anterior, no es viable acoger la observación.</p>
13 de Agosto 2021	Luz Marina Villalobos	Técnica en Seguridad Vial control de Tránsito y Transporte	<p>Según su Proyecto de Reforma a la Malla Curricular Resolución 3245 del 2009, para la formación de nuevos conductores y nuevos Instructores, basado en Competencias e incorporando nueva metodología.</p> <p>Tarea ardua y compleja, cuyo fin es alcanzar un producto final que satisfaga los objetivos o mejor aún que obtenga la Competencia generando un mejor perfil del egresado. Está actualización debe ir más allá de una modernización de contenidos, debe existir una coherencia entre el diseño y su aplicación, para el logro de las Competencias en la formación de nuevos conductores y nuevos Instructores, y así mismo menor índice de accidentalidad vial en nuestro país.</p> <p>Deben existir acciones planificadas y sistemáticas que aseguren la calidad. Las entidades que brindan estas capacitaciones deben asegurarse de los procesos del aseguramiento de la calidad, tales como los procesos enseñanza-aprendizaje. Ahora bien en el contexto de asegurar la calidad de esta capacitación específica para nuevos conductores y nuevos Instructores, no solo es el cambio de la Malla Curricular, es la cantidad de tiempo que se debe disponer para ese proceso enseñanza –aprendizaje, en donde la responsabilidad recae en el Instructor que a su vez forma parte de una entidad.</p> <p>La intensidad horaria en teoría debería ser por lo menos en 100 horas, sin distingo de tipología, estableciendo herramientas didácticas y metodológicas para desarrollar las 5 competencias de la movilidad segura propuestas por El Ministerio de Educación según documento "Saber Moverse orientaciones pedagógicas en movilidad segura un enfoque en educación vial", así mismo la practica en conducción igual 25 horas sin distingo de tipología de vehículo. Y para recategorizaciones en un 50% de teóricas como prácticas. Siendo así, se podrá establecer resultados de aprendizaje acorde al desarrollo de la competencia.</p> <p>Por todo lo anterior, mi interés y participación se genera en contribuir en la formación a nuevos conductores, que sean competentes para responder a las necesidades de nuestro contexto dando aplicabilidad a la normativa colombiana.</p>	X		<p>No acogida: Respecto de la sugerencia de aumento de horas teóricas y prácticas se considera importante mencionar que en Colombia no existe evidencia concluyente para determinar la incidencia de la intensidad horaria en la calidad de la educación que imparten los Centros de Enseñanza Automovilística en la fase de formación para obtención de la licencia de conducción.</p> <p>Por lo anterior, la propuesta de modificación de la Resolución 3245 de 2009 se orienta a la modificación de contenidos con el propósito de incorporar el enfoque de competencias en el proceso de formación a los conductores del país. La estructura de competencias y objetivos de cada módulo por categoría de licencia de conducción se encuentra estructurada en saberes esenciales que se pueden desarrollar a cabalidad de conformidad con la organización curricular que autónomamente implemente el Centro de Enseñanza Automovilística, en el marco de la intensidad horaria actualmente prevista en la Resolución 3245 de 2009.</p> <p>En el mismo orden de ideas, es importante aclarar que el presente proyecto de resolución en su artículo 3, adiciona el artículo 1A que establece las Herramientas Didácticas y Metodológicas que los Centros de Enseñanza Automovilística deben incorporar, implementar y articular en el proceso de formación de los aspirantes a obtener licencia de conducción o licencia de instructor de conducción.</p> <p>Por lo anterior no se acoge la observación.</p>

13 de Agosto 2021	Pedro Miguel Ramos Silva	N/A	<p>PRIMERO:</p> <p>Dentro del Artículo 1, se establece un tiempo máximo de tres (3) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la resolución, para actualizar los contenidos curriculares en los correspondientes cursos de formación de conductores e instructores; sin embargo, no se menciona las condiciones o reglas bajo las cuales el sistema de seguridad SICOV debe controlar dicho cambio, con el fin de garantizar que esta implementación si sea efectiva. Es decir no se menciona en ninguna parte de la resolución los controles o cambios que debe realizar la Superintendencia de Puertos y Transportes a través de sus operadores de los sistemas de seguridad SICOV, con el fin de garantizar que en la práctica, los nuevos contenidos curriculares y su diferenciación por categoría sea efectiva al momento en el que los centros de enseñanza realizan los cursos de conducción, tal y como se plantea en los considerando de la resolución en los cuales, la motivación de la misma, se debe a que los contenidos mínimos actuales no contemplan una diferenciación para las tipologías de categoría de licencia de conducción y por lo cual se requiere ser incluidos en los procesos de formación que actualmente se dictan por parte de los Centros de Enseñanza Automovilística.</p>		X	No acogida: Conforme a los fundamentos dados por la normatividad para reglamentar lo relacionado a las mallas curriculares, no se da competencia a esta cartera ministerial para determinar o establecer temas relacionados al SICOV, conforme a lo anterior no se acoge su observación.
			<p>SEGUNDO: Dentro del anexo propuesto de la proyecto de resolución, numeral 1.5, al tratar el tema de la intensidad horaria de los módulos de formación establecen cada una de las categorías: A1,A2, B1 y C1 posteriormente y para las categorías B2,C2, B3 Y C3. Dicha proyecto de resolución manifiesta "Para las categorías B2, C2, B3 y C3, se deben adelantar los cursos de complementación (para recategorizar (fuera de texto)) las licencias de conducción, teniendo en cuenta la siguiente tabla, en donde la conducta de entrada es contar con la licencia de conducción de la categoría anterior, así:"</p> <p>Como se puede observar se deben adelantar cursos de complementación RECATEGORIZAR; sin embargo y como ocurre en la actualidad, dejan por fuera la posibilidad, desde el ámbito expresó normativo, de las recategorización de: A1 a A2 y B1 a C1.</p> <p>De este modo, y al no estar contemplado expresamente por resolución, los diferentes sistemas de seguridad SICOV, y su ejecución no permiten realizar este proceso, y por lo tanto los ciudadanos se ven altamente afectados al tener que tramitar un curso desde cero, afectando de esta forma Derechos Fundamentales como son, Derecho al debido proceso, Derechos adquiridos, el Derecho a confianza legítima y el Derecho a la igualdad.</p> <p>En cuanto que como se manifiesta en dicha resolución la temática teórica para ambas categorías A1 Y A2 son iguales. Por lo cual opera en pleno la recategorización de la licencia y el ciudadano deberá realizar un curso complementario solo en las horas Prácticas las cuales corresponden a 7 horas, ya que el ciudadano ya realizó 8 clases prácticas en su curso de categoría A1.</p> <p>Como sucede en la actualidad con los ciudadanos que previamente realizaron un curso de categoría B1 pueden recategorizar a C1 sin necesidad de realizar todas sus clases desde cero.</p> <p>Los ciudadanos realizan un curso en el cual deberán realizar 5 horas teóricas ya que en cuando realizaron su curso de B1 ya habían cursado 30 horas teóricas, y en la práctica deben cursar 10 horas prácticas ya que anteriormente ya habían realizado 20 horas prácticas con la categoría de B1.</p> <p>Igualmente se puede evidenciar en la plataforma RUNT, la opción para realizar la recategorización de las</p>			<p>No acogida: este no es un tema objeto de modificación por parte del presente proyecto de resolución y del anexo técnico, como quiera que para proceder a realizar un análisis de las horas necesarias de capacitación teórica y práctica para los cursos en conducción se requiere de análisis y estudios técnicos, situación que no es objeto de la modificación propuesta y puesta a conocimiento de la ciudadanía.</p> <p>Por otro lado se reitera que conforme a los fundamentos dados por la normatividad para reglamentar lo relacionado a las mallas curriculares, no se da competencia a esta cartera ministerial para determinar o establecer temas relacionados al SICOV, conforme a lo anterior no se acoge su observación.</p>
13 de Agosto 2021	Abelania Rubiano Quiroga	Técnica en Seguridad Vial, control de tránsito y transporte	<p>Revisando el documento con la propuesta para los ajustes o cambios, noto lo siguiente:</p> <p>1. La formación en ética y valores es muy poca o nula</p> <p>2. La formación para los futuros conductores de motocicleta es exageradamente corta, es muy notable que menos precian a este actor vial, el acceso a la vía es igual que la de un C3, no entiendo porqué tan poca formación en teoría y práctica!</p> <p>3. Se excluye al ciclista y ya estamos demorados en formar al ciclista, alegan derecho al uso de la vía pública pero no respetan las normas, me pregunto, de ellos no tenemos muertes a diario?</p> <p>4. el tiempo de formación es muy poco en general, mínimo 100 horas de teoría, y práctica el 70% todos tienen que afrontar el tráfico, no es posible que una categoría A1 reciba 8 horas de práctica por ser menor de 125 cc ... Luego dónde va a conducir la moto no hay peligros,?</p>	X		<p>Se acoge parcialmente: Con respecto al punto 1 relacionado con la formación en ética y valores, reconociendo la importancia del tema para desarrollar la competencia de "Corresponsabilidad Vial", en el Anexo I se procede con los siguientes ajustes: en el numeral 1.6.1. literal A. SABERES ESENCIALES OBLIGATORIOS TRANSVERSALES, en el Eje Temático "1. Movilidad seguridad y sostenible" se incluye el literal "1. Circulación, permanencia y accesibilidad para todos.", y en el Eje Temático "Normas de tránsito" se incluye el literal "a. Autorregulación", adicionalmente, en el proceso de formación a instructores, en el numeral "2.5.1.MODULO I. FORMACIÓN BÁSICA" numeral "1. Adaptación al medio" se complementa el literal "d" incluyendo el desarrollo de valores, así : "d.Desarrollo de hábitos y valores para la movilidad segura en la conducción de vehículos automotores: gestión de la velocidad y gestión de la fatiga."</p> <p>Sobre el punto 2, relacionado con la corta duración de los procesos de formación dirigidos a motociclistas en comparación con las demás categorías de licencias de conducción, es importante mencionar que la conducción de cada vehículo requiere de un conjunto de habilidades diferentes y en menor o mayor grado de complejidad según el caso; adicionalmente, teniendo en cuenta que los usuarios de motocicleta son usuarios vulnerables, el enfoque de protección a estos usuarios parte de reconocer que, la protección al usuario de motocicleta no sólo se da a partir de la formación de este actor vial sino en la formación de los otros conductores con los que interactúa. Por ende, la diferencia horaria contempla que cada actor vial sea formado y evaluado según las necesidades específicas que se requieren a partir de una mirada integral que no privilegia solamente los conocimientos teóricos y prácticos, sino la conjunción de los mismos para la adquisición de la licencia de conducción.</p> <p>En cuanto al punto 3, relacionado con la exclusión del ciclista en el proceso de formación, es importante aclarar que el Código Nacional de Tránsito no se exige licencia de conducción para ciclistas, por lo que dichos actores no requieren contar con el certificado en conducción que expiden los Centros de Enseñanza Automovilística.</p> <p>En el punto 4, respecto de la sugerencia de aumento de horas teóricas y prácticas se considera importante mencionar que en Colombia no existe evidencia concluyente para determinar la incidencia de la intensidad horaria en la calidad de la educación que imparten los Centros de Enseñanza Automovilística en la fase de formación para obtención de la licencia de conducción. Por lo anterior, la propuesta de modificación de la Resolución 3245 de 2009 se orienta a la modificación de contenidos con el propósito de incorporar el enfoque de competencias en el proceso de formación a los conductores del país. La estructura de competencias y objetivos de cada módulo por categoría de licencia de conducción se encuentra estructurada en saberes esenciales que se pueden desarrollar a cabalidad de conformidad con la organización curricular que autónomamente implemente el Centro de Enseñanza Automovilística, en el marco de la intensidad horaria actualmente prevista en la Resolución 3245 de 2009.</p> <p>Por lo anterior, se considera viable acoger únicamente la observación en lo relacionado con el numeral 1 referente a ética y valores, por lo que se modifica el texto. No se acogen los demás puntos abordados en la observación relacionados con: corta formación para motociclistas, exclusión del actor vial ciclista y aumento horas teóricas y prácticas.</p>

13 de Agosto 2021	ANDREA GONZALEZ OCHOA.	SCHOOL CENTER	<p>2. Observaciones</p> <p>Se observa que en el documento queda plasmada parte de la información que se recopiló por parte de la academia con el aval de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en sus nuevas mallas curriculares, pero no se ha tenido en cuenta las observaciones y propuestas formuladas por el colectivo y agremiaciones que no estaban de acuerdo o conformes con la implementación de estas nuevas mallas, la propuesta no define parámetros claros al momento de ser implementadas dichas mallas.</p> <p>El documento en su Anexo 1, se queda corto ante las nuevas expectativas de movilidad y los cambios que se han venido dando debido a la problemática del crecimiento desmesurado del parque automotor y que, aunque el cambio es necesario, con la presentación de las nuevas mallas curriculares nos han quedado más interrogantes que respuestas, pues no se tuvo en cuenta la intervención o los puntos de vista de las agremiaciones y del articulado de centros de enseñanza automovilística para complementar la debida estructura de las mallas.</p> <p>Es importante que, dentro de la formación teórica, la capacidad del aspirante (egresado) no sólo esté enfocada en la normatividad específica de la categoría, puesto que la vía es compartida con todos los demás actores y es importante conocer de forma general la normatividad de todas las categorías para entender el entorno.</p> <p>La estructura de los módulos de formación, en su numeral 1.6 no es coherente a las mallas curriculares presentadas por la ANSV, ya que en cada uno de los módulos se desarrollan cuatro (4) núcleos temáticos, así como se menciona en este proyecto de ley en el contenido curricular:</p> <p>1. Movilidad segura 2. Normas de tránsito 3. Señalización vial e infraestructura 4. El vehículo</p> <p>Sin embargo, se observa que en el MÓDULO 1 no se especifica el contenido curricular del núcleo número cuatro (4) "El vehículo" (como si quedara por fuera); se observa que este núcleo se menciona en el MÓDULO 2; en conclusión, el ANEXO 1 no conserva la estructura de la malla:</p> <p>Ejemplo de la estructura de una de las mallas curriculares A1 donde se evidencia que cada módulo contiene los 4 núcleos temáticos (Tabla resumida de los títulos de la malla)</p> <p>MODULO 1: Formación teórica 1. Movilidad segura y sostenible Esenciales transversales Esenciales específicos 2. Normas de tránsito Saberes transversales Esenciales específicos 3. Señalización e infraestructura Saberes transversales 4. El vehículo Saberes transversales</p> <p>MODULO 2: Forma básica aplicada (talleres) 1. Movilidad segura y sostenible Saberes transversales Esenciales específicos 2. Normas de tránsito Saberes transversales Esenciales específicos 3. Señalización e infraestructura Esenciales específicos 4. El vehículo Saberes transversales Esenciales específicos</p> <p>MODULO 3: Formación específica (conducción) 1. Movilidad segura y sostenible Saberes transversales 2. Normas de tránsito Saberes transversales Esenciales específicos 3. Señalización e infraestructura Saberes transversales 4. El vehículo Saberes transversales Esenciales específicos</p> <p>No es claro si este anexo va a ir acompañado en su documento con la información de las herramientas didácticas y tecnológicas que se mencionan en el artículo 1A, de esta manera podemos decir que no es clara la información en este anexo sobre la implementación de éstas mallas, por ende, se estaría asumiendo que quedaría a criterio y disposición de cada centro de enseñanza automovilística.</p>	X	<p>No acogida: Respecto a su inquietud porque el Eje Temático "Vehículo" no está incluido en el módulo 1, se aclara que los Ejes Temáticos se desarrollan de manera transversal a los tres módulos de formación, es decir, no necesariamente cada uno de los tres módulos incorpora los cuatro Ejes Temáticos, pues hay Ejes Temáticos que por sus características se adaptan mejor al módulo teórico, teórico-práctico y/o al módulo de conducción específica del vehículo.</p> <p>De igual forma, con relación a la implementación de las mallas curriculares, el presente proyecto de resolución señala los lineamientos y temas obligatorios que deben ser incorporados por los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), sin embargo, cada CEA podrá adoptar los lineamientos curriculares atendiendo a las particularidades de su contexto, a la innovación educativa que puedan plantear y a los múltiples elementos que pueden ayudar a dinamizar mejor el proceso de formación.</p> <p>En el mismo sentido, con respecto a las herramientas didácticas mencionadas en el artículo 1A, los CEA deben adoptar los Recursos Educativos Digitales de la Escuela Virtual de Seguridad Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial disponibles para consulta en la página web de la Entidad, además cada programa de formación debe contar con una Malla curricular con una metodología de Aprendizaje Basado en Problemas u otra metodología que fomente el aprendizaje significativo, y una Guía didáctica: instrumento de orientación para la planificación, seguimiento y evaluación de las sesiones de clase.</p> <p>Por lo anteriormente expuesto, se considera no viable acoger la observación.</p>
			<p>3. Sugerencias al documento</p> <ul style="list-style-type: none">• Tener en cuenta las observaciones planteadas inicialmente a las mallas curriculares, ya que se evidencia que este documento borrador fue elaborado sin tener en cuenta dicha información. Una vez incluidas las observaciones pertinentes, se procedería a revisar una nueva versión del proyecto de Resolución 3245 de 2009.• Ampliar el contenido curricular y estructurar el orden como se sugirió en las mallas curriculares.• Incluir en la temática la generación de conciencia en los aspirantes a la licencia de conducción sobre los riesgos que implica transportar infantes en motocicletas; a pesar de que la normatividad tiene un vacío en ese tema "vacío en la norma"• Desde la convicción de la movilidad segura y la aplicación de la competencia "valoración del riesgo" es importante incluir dentro de la formación teórica el conocimiento y aplicación de la normativa de seguridad y salud en el trabajo: riesgos biomecánicos, actos inseguros, pausas activas, posturas ergonómicas, estrés, tensión, cansancio, somnolencia, alerta, riesgo, distracción, discapacidad física, en la conducción, ya que muchos de nuestros aspirantes a la categoría A1/A2 trabajarán en sus motocicletas; igualmente estos temas aplican también para las demás categorías.	X	<p>Se acoge parcialmente: Con respecto a lo señalado sobre "observaciones planteadas a mallas" y la solicitud de "ampliación de contenido curricular", es importante mencionar que en el proyecto de resolución no se están socializando las mallas curriculares del proceso de formación a conductores ni instructores; aquí se señalan los lineamientos y saberes esenciales transversales y específicos obligatorios que se deben incorporar los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA). Sin embargo, cada CEA podrá adoptar los lineamientos y saberes atendiendo a las particularidades de su contexto, a la innovación educativa que puedan plantear y a los múltiples elementos que pueden ayudar a dinamizar mejor el proceso de formación. Sin perjuicio de lo anterior, los CEA también podrán adoptar las herramientas pedagógicas que la autoridad competente expida para tal fin.</p> <p>Con relación a la sugerencia de generación de conciencia sobre el tránsito de niños en motocicleta, teniendo en cuenta el riesgo que representa, en el Anexo 1, numeral 1.6.1. literal B. SABERES ESENCIALES OBLIGATORIOS ESPECÍFICOS Categorías A1 y A2, se incluye el literal "e. Recomendaciones asociadas a la conducción con acompañante."</p> <p>En cuanto relativo a la inclusión de la temática de "Seguridad y Salud en el Trabajo" en la formación de los aspirantes a obtener una licencia de conducción en las categorías A1 o A2, se precisa que los contenidos aquí establecidos no se circunscriben a la relación laboral que pueda tener el aspirante a obtener la licencia de conducción en las categorías citadas previamente.</p> <p>La observación se acoge parcialmente, al aceptar únicamente lo relacionado con generación de conciencia para el tránsito con acompañante en moto, no obstante los demás puntos abordados en la observación relacionados con: observaciones a mallas curriculares, ampliación de contenido curricular, contenidos de seguridad y salud en el trabajo no se acogen.</p>



13 de Agosto 2021	Andrés Fernando Álzate Varela.	Instructor en técnicas de conducción. Técnico en educación vial	<p>Históricamente, para mejorar la seguridad vial se han desarrollado numerosas estrategias relacionadas con las infraestructuras, cambios en materia de normativa, evolución en los sistemas de control policial, mejoras en las tecnologías de los vehículos y distintas actuaciones dirigidas al factor humano.</p> <p>Dentro de estas estrategias preventivas de los accidentes y la mejora de la seguridad vial, tienen una especial relevancia, eficacia y reconocimiento científico y social, aquellas que se dirigen de manera específica al factor humano mediante la vía de la educación, especialmente en edades tempranas, y la formación en el período de obtención de la licencia para conducir.</p> <p>El actual sistema de formación de los aprendices en Colombia que aspiran a obtener la licencia de conducción, aunque presenta muchas bondades, es necesario que evolucione para que consiga con mayor eficacia sus importantes objetivos. Para ello hay que tender a planteamientos de los que exista certeza de que van a producir un importante impacto en el comportamiento vial de los conductores y en definitiva, van a redundar en una mejora de la seguridad vial.</p> <p>El decreto 1500 y su resolución 3245 de 2009 y sus anexos fueron diseñados para hacer frente a un sistema de formación a los aprendices de conducción inequitativo con serios problemas en su contenido y desarrollo así afectando la calidad. Después de 12 tenemos la oportunidad de corregir las fallas en materia de educación y correcta formación en los ciudadanos que aspiran a obtener su licencia de conducción.</p> <p>La resolución 3245 de 2009 carece de un acertado diseño en el contenido formativo, así como de una precaria propuesta en su ejecución de acuerdo con su intensidad horaria. Ver la resolución 3245 anexo numeral 1.5 y 1.6, es importante saber que el proceso total para sacarse el permiso de conducir en algunos países que han logrado demostrar que la accidentalidad vial puede disminuir como España, Chile, Alemania y otros, le supondrá aproximadamente unos 6-8 meses, o entre 100 a 300 horas cronológicas. Por lo que hay que prepararse económicamente al igual que contar con tiempo suficiente para la preparación, así garantizando que la persona logre los objetivos de formación en seguridad vial que Colombia se propuso para este nuevo decenio de seguridad vial 2021-2031. Es por ello por lo que consideramos que no solo se debe cambiar el contenido de la formación e implementar una malla curricular que propenda alcanzar los objetivos de educación que desde la ley 1503 de 2011 se propuso el gobierno nacional sino también modificar la intensidad de horas en formación, como instructor con licencia expedida por el ministerio de transporte ya hace 30 años. Hablar de 36 horas de teoría y 30 de práctica a un aprendiz de categoría C1 es irrisorio.</p> <p>También me gustaría hacer énfasis en el tema de las licencias para conductores de motocicleta (A1 y A2), primero que todo deberían obtenerse bajo el modelo de re categorización, es decir, sacar la categoría más baja y después ir avanzando a la superior, hoy en día se puede sacar la A2 sin ningún tipo de prerrequisito, pudiendo los menores de edad conducir cualquier tipo de motocicleta, y siendo este actor vial el que más presenta o se ve involucrado en siniestros viales y por ende quienes más mueren en las vías, me gustaría primero que se implementara este modelo de re categorización y que tenga como mínimo de un año para poder aspirar a la siguiente categoría y que los menores de edad no solo puedan aspirar a la A2, además de agregar dos categorías más, esto debido a las diferencias que existen en la conducción de motocicletas según su cilindraje, de la siguiente manera:</p> <p>CATEGORIA CLINDRAJE</p> <p>A1 Hasta 124 CC</p> <p>A2 125 – 245 CC</p> <p>A3 250 – 599 CC</p> <p>A4 Superiores a 600 CC</p> <p>Hacemos un llamado al ministerio de transporte y a la ANSV, para que aumente la intensidad horaria en la formación teórica y práctica del aprendiz de instructor y de conducción y así poder ejecutar la malla curricular propuesta garantizando una mejor calidad en la educación vial, lo que nos llevara a garantizar que los resultados de los exámenes de conducción exigidos en el artículo 19 de la ley 769 de 2002 C.N.T. sean positivos, esto sumado a una política de control por parte de las autoridades de tránsito nos llevaran a alcanzar las metas propuestas en materia de seguridad vial.</p> <p>Quiero agradecer la oportunidad que nos brindad de poder aportar al desarrollo de una mejor propuesta de la norma en nuestro país, y en espera de sean bien recibidas las observaciones que aquí se hacen, nuestro interés como ciudadanos y sobre todo como instructor en conducción es la de hacer de Colombia un mejor país</p>	X	<p>No acogida: Con respecto de la sugerencia de aumento de horas teóricas y prácticas se considera importante mencionar que en Colombia no existe evidencia concluyente para determinar la incidencia de la intensidad horaria en la calidad de la educación que imparten los Centros de Enseñanza Automovilística en la fase de formación para obtención de la licencia de conducción. Por lo anterior, la propuesta de modificación de la Resolución 3245 de 2009 se orienta a la modificación de contenidos con el propósito de incorporar el enfoque de competencias en el proceso de formación a los conductores del país. La estructura de competencias y objetivos de cada módulo por categoría de licencia de conducción se encuentra estructurada en saberes esenciales que se pueden desarrollar a cabalidad de conformidad con la organización curricular que autónomamente implemente el Centro de Enseñanza Automovilística, en el marco de la intensidad horaria actualmente prevista en la Resolución 3245 de 2009.</p> <p>Con respecto a la propuesta de establecer la categoría A1 como prerrequisito para la obtención de la categoría A2, no se acoge la propuesta, teniendo en cuenta que el alcance del proyecto de resolución se circunscribe a la actualización de los contenidos curriculares para los cursos de formación a conductores e instructores que imparten los Centros de Enseñanza Automovilística, razón por la cual, las modificaciones relacionadas con los aspectos indicados exceden el alcance de este proyecto de acto administrativo.</p> <p>En cuanto a la propuesta de crear nuevas categorías de licencia de conducción para las motocicletas, no se acoge el comentario, teniendo en cuenta que el alcance del proyecto de resolución se circunscribe a la actualización de los contenidos curriculares para los cursos de formación a conductores e instructores que imparten los Centros de Enseñanza Automovilística, razón por la cual, las modificaciones relacionadas con los aspectos indicados exceden el alcance de este proyecto de acto administrativo, toda vez que dichos asuntos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 20 del Código Nacional de Tránsito, se encuentran reglamentados en la Resolución 1500 de 2005 modificada por la resolución 035 de 2006 expedida por el Ministerio de Transporte, la cual no es objeto de modificación.</p> <p>Por lo anterior, no se considera viable acoger la observación.</p>
13 de Agosto 2021	JAMES BERTULFO SANCHEZ JIMENEZ	N/A	<p>Sé que usted no tiene toda la culpa, pero si quisiera preguntar</p> <p>1. En realidad se hizo una especie de simulacro de tiempos REALES, de la enseñanza de los saberes esenciales de la Malla curricular? y más específicamente, (les pido el favor de sacarme de mi desconocimiento), ¿ cómo pretendieron lograr que en esos tiempos(horas) que NO REFORMARON, se ejecute el desarrollo de estos saberes esenciales ,con la implementación de la Guía didáctica, y el desarrollo de sus 4 fases, desde la de socialización hasta la de evaluación, y se logre la consecución de los objetivos de formación de un ser aprendiz integral., o mejor un conductor idóneo y capacitado para la reducción de siniestralidad ?.</p> <p>2.Se toma como base la resolución 3245 y en ella , y por ende en este proyecto de resolución, no se dá la buena importancia del pequeño curso de primeros auxilios (aparece la OMISIÓN DE SOCORRO), por lo que no damos aplicabilidad al renglón de pilar de atención a víctimas ,con el mayor compromiso de salvar vidas en la vía , y además que en la construcción del nuevo plan NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL la ANSV- Agencia Nacional de seguridad Vial , se tiene como objetivo el fortalecimiento de ésta línea., y así otras materias fundamentales.</p> <p>3.Quisieramos los instructores de los Centros de Enseñanza Automovilística haber sido CON MUCHO MAS TIEMPO Y MUCHO MAS PARTICIPES ACTIVOS, en esta construcción de tan esencial materia de la FORMACIÓN Y ESTRUCTURACIÓN de un buen CONDUCTOR.</p> <p>Pudiera decir más, pero creo que la mejor petición de mucho del sentir del gremio, es la exigencia de que se APLACE , la firma y entrada de vigencia de esta resolución, hasta que se dé solución a estos requerimientos y la construcción de otro proyecto de resolución , ya que con la entrada en vigencia de ésta NO SE ESTA CONTRIBUYENDO , y MENOS en lo que se exige en los ODS-OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE- y en el nuevo PLAN DE SEGURIDAD VIAL ,la reducción de mortalidad y siniestralidad en las vías del País.</p>	X	<p>No acogida: Respecto de la sugerencia de aumento de horas teóricas y prácticas se considera importante mencionar que en Colombia no existe evidencia concluyente para determinar la incidencia de la intensidad horaria en la calidad de la educación que imparten los Centros de Enseñanza Automovilística en la fase de formación para obtención de la licencia de conducción. Por lo anterior, la propuesta de modificación de la Resolución 3245 de 2009 se orienta a la modificación de contenidos con el propósito de incorporar el enfoque de competencias en el proceso de formación a los conductores del país. La estructura de competencias y objetivos de cada módulo por categoría de licencia de conducción se encuentra estructurada en saberes esenciales que se pueden desarrollar a cabalidad de conformidad con la organización curricular que autónomamente implemente el Centro de Enseñanza Automovilística, en el marco de la intensidad horaria actualmente prevista en la Resolución 3245 de 2009.</p> <p>No se acoge la sugerencia de incluir un "pequeño curso de primeros auxilios", pues este tema excede las competencias con las que debe contar el instructor del Centro de Enseñanza Automovilística de acuerdo con su perfil académico. Este tipo de asuntos son de competencia de profesionales de las ciencias de la salud.</p> <p>Por ende, en el marco de las competencias del instructor, en el numeral "2.5.3. MODULO III. FORMACIÓN ESPECÍFICA" se incluye en el numeral "1. Unidad Práctica" un literal "h. Actuación en caso de accidentes de tránsito (Protocolo de intervención P.A.S. (Proteger, avisar y socorrer)).</p> <p>De igual forma, en el numeral "1.6.1. MÓDULO 1 FORMACIÓN TEÓRICA", literal "A. SABERES ESENCIALES OBLIGATORIOS TRANSVERSALES", numeral "1.1.Movilidad segura y sostenible", se detalla el literal f y queda así: "1.1.a omisión de socorro (responsabilidad en caso de presenciar un accidente de tránsito y protocolo de intervención P.A.S. (Proteger, Avisar, Socorrer)).".</p> <p>No se acoge su solicitud de aplazamiento de la entrada en vigencia de la Resolución, como quiera que es un compromiso del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial generar la revisión de dichas mallas.</p>
			<p>No es claro a qué tipo de problemas se refiere o cuál es la intención que se busca con el término "problema". Se sugiere especificar a qué tipo de problemas se refiere ¿fallas mecánicas del vehículo? ¿problemas por obstáculos en la vía? ¿problemas de infraestructura?, entre otros.</p>	X	<p>No acogida: El único término asociado a "problemas" que aparece en el proyecto de resolución, es el "Aprendizaje Basado en Problemas", el cual no es necesario caracterizar como "Aprendizaje basado en problemas del vehículo", "Aprendizaje Basado en problemas de la vía" o cualquier otro término adicional, pues el Aprendizaje Basado en Problemas también conocido como ABP o PBL (por sus siglas en inglés, <i>problem-based learning</i>) es una metodología que se originó en Estados Unidos en la década de los 60, que permite desarrollar la capacidad del estudiante de resolver situaciones de la vida real a partir de la aplicación de funciones cognitivas, el desarrollo de actitudes y la apropiación del conocimiento (Vargas, 2017, Disponible para consulta en: https://www.magisterio.com.co/articulo/el-aprendizaje-basado-en-problemas-una-metodologia-basada-en-la-vida-real).</p>

13 de Agosto 2021	MARIA JULIANA RICO OSPINA	Cámara de la Industria Automotriz de la ANDI	No es claro cómo se aprobará el curso para garantizar que el aspirante a la licencia de conducción tenga la idoneidad suficiente. Se sugiere que el párrafo dé claridad frente a los requerimientos para la aprobación del curso.		X	No acogida: Se precisa a la ciudadana que teniendo en cuenta que el alcance del proyecto de resolución se circunscribe a la actualización de los contenidos curriculares para los cursos de formación a conductores e instructores que imparten los Centros de Enseñanza Automovilística, razón por la cual, las demás condiciones previstas en la Resolución 3245 de 2009 para el proceso de aprobación del curso se mantienen tal como están contempladas actualmente. Cualquier modificación al respecto, excede el alcance de este proyecto de acto administrativo. Por lo anterior no se acoge la observación.
			Es importante enfatizar que el uso de los EPP debe hacerse de forma adecuada para garantizar la protección de conductores y acompañantes, además, de generar conciencia sobre el cuidado y autocuidado.	X		Acogida: Se acoge la observación por lo que en el Anexo 1, numeral 1.6.1. literal B. SABERES ESENCIALES OBLIGATORIOS ESPECÍFICOS, se añade una descripción en el literal a, así: "a. Elementos de protección personal: selección y uso adecuado (Guantes, chaqueta, pantalón, botas, rodilleras, coderas). De igual forma, en el numeral "2.5.2.MÓDULO II. FORMACIÓN BÁSICA APLICADA" se incluye en el numeral "3.Marco legal" un literal "m.Bso adecuado de elementos de protección personal (EPP)".
			1.3.2. Curso de formación para conductores de categoría B1: Se sugiere incluir la frase "y apropiado uso" en los literales b y c del articulado, ya que la eficacia de estos sistemas para la protección de sus usuarios, depende del adecuado uso de los mismos		X	No acogida: No se considera necesario incluir el "uso adecuado" en este caso, pues la formación no es solo conceptual, sino que esto implica la apropiación de las normas de tránsito que están relacionadas con estos elementos y de allí proviene su buen uso. Es decir, todos los contenidos están dispuestos desde un enfoque por competencias, lo cual implica que no sólo se aborda la dimensión cognoscitiva del elemento, sino sus dimensiones prácticas y valorativas. Por lo anterior no se acoge la observación.
			1.3.3. Curso de formación para conductores de categoría B2: Se sugiere incluir la frase "y apropiado uso" en el literal b del articulado, ya que la eficacia de estos sistemas para la protección de sus usuarios, depende del adecuado uso de los mismos		X	No acogida: No se considera necesario incluir el "uso adecuado" en este caso, pues la formación no es solo conceptual, sino que esto implica la apropiación de las normas de tránsito que están relacionadas con estos elementos y de allí proviene su buen uso. Es decir, todos los contenidos están dispuestos desde un enfoque por competencias, lo cual implica que no sólo se aborda la dimensión cognoscitiva del elemento, sino sus dimensiones prácticas y valorativas. Por lo anterior no se acoge la observación.
			1.3.4. Curso de formación para conductores de categoría B3: Se sugiere incluir la frase "y apropiado uso" en el literal b del articulado, ya que la eficacia de estos sistemas para la protección de sus usuarios, depende del adecuado uso de los mismos.		X	No acogida: No se considera necesario incluir el "uso adecuado" en este caso, pues la formación no es solo conceptual, sino que esto implica la apropiación de las normas de tránsito que están relacionadas con estos elementos y de allí proviene su buen uso. Es decir, todos los contenidos están dispuestos desde un enfoque por competencias, lo cual implica que no sólo se aborda la dimensión cognoscitiva del elemento, sino sus dimensiones prácticas y valorativas. Por lo anterior no se acoge la observación.
			1.3.5. Curso de formación para conductores de categoría C1: Se sugiere incluir la frase "y apropiado uso" en el literal b del articulado, ya que la eficacia de estos sistemas para la protección de sus usuarios, depende del adecuado uso de los mismos		X	No acogida: No se considera necesario incluir el "uso adecuado" en este caso, pues la formación no es solo conceptual, sino que esto implica la apropiación de las normas de tránsito que están relacionadas con estos elementos y de allí proviene su buen uso. Es decir, todos los contenidos están dispuestos desde un enfoque por competencias, lo cual implica que no sólo se aborda la dimensión cognoscitiva del elemento, sino sus dimensiones prácticas y valorativas. Por lo anterior no se acoge la observación.
			1.3.6. Curso de formación para conductores de categoría C2: Se sugiere incluir la frase "y apropiado uso" en el literal b del articulado, ya que la eficacia de estos sistemas para la protección de sus usuarios, depende del adecuado uso de los mismos.		X	No acogida: No se considera necesario incluir el "uso adecuado" en este caso, pues la formación no es solo conceptual, sino que esto implica la apropiación de las normas de tránsito que están relacionadas con estos elementos y de allí proviene su buen uso. Es decir, todos los contenidos están dispuestos desde un enfoque por competencias, lo cual implica que no sólo se aborda la dimensión cognoscitiva del elemento, sino sus dimensiones prácticas y valorativas. Por lo anterior no se acoge la observación.
			1.3.7. Curso de formación para conductores de categoría C3: Se sugiere incluir la frase "y apropiado uso" en el literal b del articulado, ya que la eficacia de estos sistemas para la protección de sus usuarios, depende del adecuado uso de los mismos		X	No acogida: No se considera necesario incluir el "uso adecuado" en este caso, pues la formación no es solo conceptual, sino que esto implica la apropiación de las normas de tránsito que están relacionadas con estos elementos y de allí proviene su buen uso. Es decir, todos los contenidos están dispuestos desde un enfoque por competencias, lo cual implica que no sólo se aborda la dimensión cognoscitiva del elemento, sino sus dimensiones prácticas y valorativas. Por lo anterior no se acoge la observación.
			A1 Motocicletas hasta de 125 c.c. de cilindrada. 25 - 5 20 50 A2 Motocicletas, motociclos y mototriciclos de más de 125 c.c. de cilindrada. 25 - 5 20 50: Se solicita estandarizar tanto las "Horas Práctica Taller" como las "Horas Prácticas Manejo" en las categorías A1 y A2, aumentando la intensidad horaria tal como se sugiere en la tabla, con el propósito de garantizar la graduación de conductores más idóneos, teniendo en cuenta que los conductores de este tipo de vehículos son los que se encuentran más expuestos en las vías.		X	No acogida: Respecto de la sugerencia de aumento de horas teóricas y prácticas se considera importante mencionar que en Colombia no existe evidencia concluyente para determinar la incidencia de la intensidad horaria en la calidad de la educación que imparten los Centros de Enseñanza Automovilística en la fase de formación para obtención de la licencia de conducción. Por lo anterior, la propuesta de modificación de la Resolución 3245 de 2009 se orienta a la modificación de contenidos con el propósito de incorporar el enfoque de competencias en el proceso de formación a los conductores del país. La estructura de competencias y objetivos de cada módulo por categoría de licencia de conducción se encuentra estructurada en saberes esenciales que se pueden desarrollar a cabalidad de conformidad con la organización curricular que autónomamente implemente el Centro de Enseñanza Automovilística, en el marco de la intensidad horaria actualmente prevista en la Resolución 3245 de 2009. Sobre el punto 2, relacionado con la estandarización de las horas de los procesos de formación dirigidos a motociclistas, es importante mencionar que la conducción de cada motocicleta requiere de un conjunto de habilidades diferentes según las dimensiones y potencia del vehículo. Por ende, la diferencia horaria contempla que cada conductor sea formado y evaluado según las necesidades específicas que se requieren a partir de una mirada integral que no privilegia solamente los conocimientos teóricos y prácticos, sino la conjunción de estos para la adquisición de la licencia de conducción. Por lo anterior, se considera no viable acoger la observación y no se genera modificación en el texto propuesto.
			B1 C1 B2 Camiones rígidos, busetas y buses para el servicio particular. 30 15 20 65 C1 C2 Camiones rígidos, busetas y buses para el servicio público. 30 15 20 65: Se sugiere estandarizar las "Horas Teoría", "Horas Práctica Taller" y "Horas Prácticas Manejo" para las categorías B2, C2, B3 y C3, teniendo en cuenta que los vehículos en sí son los mismos, pues su diferenciación se basa en la utilización (particular – público). Adicionalmente, cabe resaltar que, a mayor intensidad horaria mejor aprendizaje, lo que garantiza la graduación de conductores más idóneos.		X	Respecto de la sugerencia de aumento de horas teóricas y prácticas se considera importante mencionar que en Colombia no existe evidencia concluyente para determinar la incidencia de la intensidad horaria en la calidad de la educación que imparten los Centros de Enseñanza Automovilística en la fase de formación para obtención de la licencia de conducción. Por lo anterior, la propuesta de modificación de la Resolución 3245 de 2009 se orienta a la modificación de contenidos con el propósito de incorporar el enfoque de competencias en el proceso de formación a los conductores del país. La estructura de competencias y objetivos de cada módulo por categoría de licencia de conducción se encuentra estructurada en saberes esenciales que se pueden desarrollar a cabalidad de conformidad con la organización curricular que autónomamente implemente el Centro de Enseñanza Automovilística, en el marco de la intensidad horaria actualmente prevista en la Resolución 3245 de 2009. Respecto de la estandarización horaria entre las categorías B2,C2,B3 y C3 se indica que en la actualidad la intensidad horaria para las categorías B2 y C2 es la misma, y para las categorías de B3 y C3 también es la misma. Ahora bien, si su sugerencia es unificar la intensidad horaria entre B2,C2,B3 y C3 es importante mencionar que los vehículos de estas categorías NO son los mismos, pues B3 y C3 son vehículos articulados y esto no está incluido en las categorías de B2 y C2. Por lo anterior, no se considera viable acoger la observación y no se genera modificación en el texto.

			<p>Capítulo "B. SABERES ESENCIALES OBLIGATORIOS ESPECÍFICOS": Se sugiere que los temas "Conducción eficiente" y "Normativa ambiental" que se relacionan en los literales "d" e "f" para las categorías B3 y C3, también se incorporen para el resto de categorías. Esto, teniendo en cuenta que son temas relevantes para la movilidad sostenible y su relación para mitigar el impacto ambiental.</p>	X	<p>Acogida parcialmente: Respecto de la inclusión de la "conducción eficiente" para todas las categorías de conducción, se precisa que este saber esencial está incluido en el numeral "1.6.1 MÓDULO 1 FORMACIÓN TEÓRICA", literal "A.SABERES ESENCIALES OBLIGATORIOS TRANSVERSALES", numeral "1. Movilidad segura y sostenible", literal "h. Conducción eficiente". No obstante lo anterior, se precisa y añade una descripción adicional al literal h para abordar las repercusiones en el medio ambiente de la conducción eficiente y queda así: "h.Conducción eficiente: condiciones de arranque del motor, puesta en marcha del vehículo, trayectoria del vehículo, cambios de velocidad, paradas en rutas, ahorro de combustible, repercusiones en el medio ambiente y cuidados del automotor."</p> <p>Por otra parte, respecto de la sugerencia de incluir la normatividad ambiental para todas las categorías, se precisa que solamente se estableció para las categorías B3 y C3 porque esto incluye temas tales como "la disposición de residuos" lo cual no es objeto de estudio de las demás categorías.</p> <p>Se acoge parcialmente, únicamente en lo relacionado con las repercusiones en el medio ambiente en el saber esencial de conducción eficiente.</p>	
			<p>Se sugiere aplicar la maniobra de "desplazamientos en ocho" para ambas categorías (A1 y A2), ya que es un buen ejercicio para mejorar la destreza de hacer giros y mantener el equilibrio en cualquier tipo de motocicleta sin importa su cilindrada</p> <p>Se sugiere incluir una columna de prerequisites con el fin de que los instructores ya cuenten con una experiencia previa de conducir un vehículo de la correspondiente categoría y así transmitir un conocimiento más amplio.</p>	X	<p>Se acoge el comentario incluyendo la ejecución de la maniobra de desplazamientos en 8 en la categoría A1. Por lo que se ajusta en el texto de la resolución el numeral 1.6.3 Módulo III Formación Específica literal B. Saberes obligatorios específicos numeral 1 literal c, eliminando la mención exclusiva a la categoría A2.</p> <p>Con respecto a la solicitud de "incluir una columna de prerequisites con el fin de que los instructores ya cuenten con una experiencia previa de conducir un vehículo de la correspondiente categoría", se precisa que en la actualidad dichos requisitos están establecidos en el artículo 2.3.1.5.2 del decreto 1079 de 2015, disposición que se encuentra vigente; adicionalmente es de resaltar que el alcance del proyecto de resolución se circunscribe a la actualización de los contenidos curriculares para los cursos de formación a conductores e instructores que imparten los Centros de Enseñanza Automovilística, razón por la cual no es posible acoger la observación. Por lo anterior no se acoge la observación.</p>	X
13 de Agosto 2021	Alexander Padierna	N/A	<p>Respetados señores ministerio de transporte, como ya sabemos la problemática que tenemos con los motociclistas a nivel nacional, con el alto grado de accidentalidad en estos conductores. es por ello que yo considero que no solo se debe cambiar el contenido de la formación e implementar una malla curricular que pretenda alcanzar los objetivos de educación en la ley 1503 del 2011, yo sugiero que en esta resolución se amplíara la intensidad horaria para los aspirantes en solicitar una licencia de conducción tanto de motocicletas como vehículos, ya que tenemos una alta mortalidad, porque no alcanzan a prepararen lo mejor posible para ser unos mejores conductores.</p>		<p>No acogida: Respecto de la sugerencia de aumento de horas teóricas y prácticas se considera importante mencionar que en Colombia no existe evidencia concluyente para determinar la incidencia de la intensidad horaria en la calidad de la educación que imparten los Centros de Enseñanza Automovilística en la fase de formación para obtención de la licencia de conducción. Por lo anterior, la propuesta de modificación de la Resolución 3245 de 2009 se orienta a la modificación de contenidos con el propósito de incorporar el enfoque de competencias en el proceso de formación a los conductores del país. La estructura de competencias y objetivos de cada módulo por categoría de licencia de conducción se encuentra estructurada en saberes esenciales que se pueden desarrollar a cabalidad de conformidad con la organización curricular que autónomamente implemente el Centro de Enseñanza Automovilística, en el marco de la intensidad horaria actualmente prevista en la Resolución 3245 de 2009.</p> <p>Por lo anterior, no se considera viable acoger la observación.</p>	X
			<p>Proponen se incluya dentro de la modificación que por cada vehículo se pueda asignar dos instructores, para capacitar en dos turnos, hasta 16 horas diarias por vehículo.</p>		<p>No acogida: Respecto de la sugerencia relacionada con asignación de conductores, se precisa que dicho aspecto no es abordado en la propuesta de modificación de la Resolución 3245 de 2009, cuyo propósito se enfoca exclusivamente en la actualización de los contenidos de formación de conductores e instructores con un enfoque de competencias. Por lo tanto, no se acoge la observación y no se genera modificación en el texto.</p>	X
			<p>Proponen se incluya dentro de la modificación el cambio del tiempo de servicio de los vehículos destinados a la enseñanza para las categorías C1 de 10 a 12 años, de B2 y C2 de 20 a 15 años.</p>		<p>No acogida: Respecto de la sugerencia relacionada con el tiempo de servicio de los vehículos, se precisa que dicho aspecto no es abordado en la propuesta de modificación a la Resolución 3245 de 2009, cuyo propósito se enfoca exclusivamente en la actualización de los contenidos de formación de conductores e instructores con un enfoque de competencias. Por lo tanto, no se acoge la observación y no se genera modificación en el texto.</p>	X
			<p>Proponen se incluya dentro de la modificación el cambio del tipo de vehículo de la categoría de 100 CC a 125 cm3 de cilindrada-</p>		<p>No acogida: Respecto de la sugerencia relacionada con modificaciones a las tipologías vehiculares, se precisa que dicho aspecto no es abordado en la propuesta de modificación a la Resolución 3245 de 2009, cuyo propósito se enfoca exclusivamente en la actualización de los contenidos de formación de conductores e instructores con un enfoque de competencias. Por lo tanto, no se acoge la observación y no se genera modificación en el texto.</p>	X
			<p>Proponen se incluya dentro de la modificación el actualizar la redacción del artículo 6 de la resolución 3245 de 2009.</p>		<p>No acogida: Respecto de la sugerencia relacionada con la modificación del artículo 6 relativo a "Adaptaciones Vehiculares", se precisa que dicho aspecto no es abordado en la propuesta de modificación a la Resolución 3245 de 2009, cuyo propósito se enfoca exclusivamente en la actualización de los contenidos de formación de conductores e instructores con un enfoque de competencias. Por lo tanto, no se acoge la observación y no se genera modificación en el texto.</p>	X
			<p>Proponen se incluya dentro de la modificación un artículo que contenga el tiempo de vigencia para los certificados de aptitud de conducción por un termino de 90 días.</p>		<p>No acogida: Respecto de la sugerencia relacionada con la modificación del término de vigencia del certificado de aptitud, se precisa que dicho aspecto no es abordado en la propuesta de modificación a la Resolución 3245 de 2009, cuyo propósito se enfoca exclusivamente en la actualización de los contenidos de formación de conductores e instructores con un enfoque de competencias. Por lo tanto, no se acoge la observación y no se genera modificación en el texto.</p>	X
			<p>Proponen se incluya dentro de la modificación un artículo que contenga el reporte en línea y tiempo real las horas de capacitación dictadas y las evaluaciones realizadas.</p>		<p>No acogida: Respecto de la sugerencia relacionada con el reporte en línea y tiempo real de las capacitaciones, se precisa que dichos aspectos no son abordados en la propuesta de modificación a la Resolución 3245 de 2009, cuyo propósito se enfoca exclusivamente en la actualización de los contenidos de formación de conductores e instructores con un enfoque de competencias. Por lo tanto, no se acoge la observación y no se genera modificación en el texto.</p>	X
			<p>Proponen se incluya dentro de la modificación un artículo que contenga la capacidad física instalada de los Centros de Enseñanza Automovilística.</p>		<p>No acogida: Respecto de la sugerencia relacionada con la capacidad instalada de los CEA, se precisa que dicho aspecto no es abordado en la propuesta de modificación a la Resolución 3245 de 2009, cuyo propósito se enfoca exclusivamente en la actualización de los contenidos de formación de conductores e instructores con un enfoque de competencias. Por lo tanto, no se acoge la observación y no se genera modificación en el texto.</p>	X
			<p>Proponen se incluya dentro de la modificación un artículo que contenga una restricción a los CEA para no ofertar ni promover cursos en lugares diferentes a los registrados en los alcances de las certificaciones de conformidad y en la habilitación otorgada por la autoridad de educación y el Ministerio de Transporte.</p>		<p>No acogida: Respecto de la sugerencia relacionada con aspectos operativos del CEA, se precisa que dichos aspectos no son abordados en la propuesta de modificación a la Resolución 3245 de 2009, cuyo propósito se enfoca exclusivamente en la actualización de los contenidos de formación de conductores e instructores con un enfoque de competencias. Por lo tanto, no se acoge la observación y no se genera modificación en el texto.</p>	X
			<p>Proponen se incluya dentro de la modificación un artículo que contenga la posibilidad de realizar cambio de propietario y su correspondiente procedimiento.</p>		<p>No acogida: Respecto de la sugerencia relacionada al procedimiento para el cambio de propietario, se precisa que dicho aspecto no es abordado en la propuesta de modificación a la Resolución 3245 de 2009, cuyo propósito se enfoca exclusivamente en la actualización de los contenidos de formación de conductores e instructores con un enfoque de competencias. Adicional se tiene que este procedimiento ya quedó contemplado en la Resolución No. 20203040011355 del 2020, en donde esta cartera ministerial ya se pronuncio sobre dicho tema. Por lo tanto, no se acoge la observación y no se genera modificación en el texto.</p>	X
			<p>Proponen se incluya dentro de la modificación un artículo que contenga un requisito para los CEA de patrimonio y capita de trabajo.</p>		<p>No acogida: Respecto de la sugerencia relacionada con la inclusión de un requisito de patrimonio y capital de trabajo para el CEA, se precisa que dicho aspecto no es abordado en la propuesta de modificación a la Resolución 3245 de 2009, cuyo propósito se enfoca exclusivamente en la actualización de los contenidos de formación de conductores e instructores con un enfoque de competencias. Por lo tanto, no se acoge la observación y no se genera modificación en el texto.</p>	X

13 de Agosto 2021	JOSE ALBEIRO CÁRDENAS LÓPEZ Y HÉCTOR FABIO DE LOS RÍOS MONTROYA	CEACOL	Proponene cambiar la intensidad horaria de los cursos practicos y teoricos asi: A1: 65 horas, B1: 80 horas, C1; 45 horas, B2 y C2: 65 horas, B3 y C3: 65 horas.		X	No acogida: Respecto de la sugerencia de aumento de horas teóricas y prácticas se considera importante mencionar que en Colombia no existe evidencia concluyente para determinar la incidencia de la intensidad horaria en la calidad de la educación que imparten los Centros de Enseñanza Automovilística en la fase de formación para obtención de la licencia de conducción. Por lo anterior, la propuesta de modificación de la Resolución 3245 de 2009 se orienta a la modificación de contenidos con el propósito de incorporar el enfoque de competencias en el proceso de formación a los conductores del país. La estructura de competencias y objetivos de cada módulo por categoría de licencia de conducción se encuentra estructurada en saberes esenciales que se pueden desarrollar a cabalidad de conformidad con la organización curricular que autónomamente implemente el Centro de Enseñanza Automovilística, en el marco de la intensidad horaria actualmente prevista en la Resolución 3245 de 2009. Por lo anterior, no se considera viable acoger la observación.
			Proponen incluir en ETICA, PREVENCIÓN DE CONFLICTOS Y COMUNICACIÓN el inciso q en donde se dicta capacitación por "manejo preventivo y defensivo"	X		Acogida: Se precisa que la temática de "manejo preventivo" se encuentra incluida en los contenidos de formación básica para instructores literal O del numeral 2.5.1 Módulo I. "o. Manejo preventivo". No obstante se incluye dicho contenido en el numeral 2.5.2 del Módulo II Formación Básica Aplicada para instructores. Se acoge la observación y se procede con la modificación en el articulado.
			Proponen incluir un ítem solo para primeros auxilios en donde se explique lo relacionado a definición y objetivo, organización de la atención a heridas, respiración artificial, masaje cardiaco, hemorragias, quemaduras, fracturas, intoxicación y transporte de herido.		X	No acogida: Toda vez que la atención o capacitación sobre primeros auxilios excede las competencias con las que debe contar el instructor del Centro de Enseñanza Automovilística de acuerdo con su perfil académico. Este tipo de asuntos son de competencia de profesionales de las ciencias de la salud. Por ende, en el marco de las competencias del instructor, en el numeral "2.5.3.MÓDULO III. FORMACIÓN ESPECÍFICA" se incluye en el numeral "1. Unidad Práctica" un literal "h. Actuación en caso de accidentes de tránsito (Protocolo de intervención P.A.S. (Proteger, avisar y socorrer)). De igual forma, en el numeral "1.6.1.MÓDULO 1 FORMACIÓN TEÓRICA", literal "A.SABERES ESENCIALES OBLIGATORIOS TRANSVERSALES", numeral "1.Movilidad segura y sostenible", se detalla el literal f y queda así: "T.Ea omisión de socorro (responsabilidad en caso de presenciar un accidente de tránsito y protocolo de intervención P.A.S. (Proteger, Avisar, Socorrer)).".
			Proponen incluir un ítem solo para seguridad y control de incendios donde se especifique lo relacionado a seguridad industrial, riesgo de accidentes, prevención de accidentes, el accidente y sus consecuencias, teoría y metodo de la extincion y prevencion y control de incendios.		X	Acogida Parcialmente: No se incluye un ítem específico sobre seguridad industrial y control de incendios, pues esto hace parte de un proceso de formación diferente, es decir, hoy día existen cursos completos específicos sobre esta temática, pues allí se abordan contenidos como la identificación de los componentes que intervienen en la generación de un incendio, la clasificación de los tipos de incendio con los riesgos asociados, la construcción de planes de prevención y mitigación del riesgo, entre otros. Sin embargo, reconociendo la importancia de que un conductor conozca cómo reaccionar en caso de una emergencia de este tipo en su vehículo, en el Anexo 1, numeral 1.6.2, literal A, en el eje temático 1 El vehículo, el literal "e. Equipo de prevención (componentes y cómo usarlos)" desarrolla, entre otras cosas, el modo de uso del extintor que, como lo indica el artículo 30 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, hace parte del equipo de prevención y seguridad que se deben portar en los vehículos. Ahora bien, para robustecer la capacidad de reacción del conductor en casos de emergencia, conforme a su observación, en el Anexo 1, numeral 1.6.1. Módulo 1 Formación Teórica, literal B. Saberes esenciales obligatorios específicos, numeral "4. Para las categorías B2 o C2", se modifica el literal b así: "b.Procedimientos técnicos: protocolos de conservación y limpieza, protocolos de comunicación, protocolos de presentación personal, sistemas de calefacción y confort, manual operativo para terminales, procedimiento de abordaje y descenso de pasajeros, protocolos de seguridad (uso de salidas de emergencia) y riesgo público." y se incluye un literal "k. Sistemas auxiliares de freno". De igual forma, en la misma sección, en el numeral "5. Para las categorías B3 o C3" se modifica el literal b así: "b.Procedimientos técnicos: especificaciones del vehículo, puesta en marcha del vehículo, curvas de rendimiento del motor, curvas de frenado, operación del vehículo, adelantamiento de vehículos, conducción preventiva, conducción nocturna, dimensiones viso espacial, sistemas de seguridad y control del vehículo, sistemas de confort, lectura del tablero de instrumentos, manejo de información y equipos de comunicación, reparaciones menores, uso de salidas de emergencia." y se incluye un literal "n. Sistemas auxiliares de freno" y un literal "o. Clasificación de remolques y semirremolques". Todo lo anterior, con el propósito de que el conductor comprenda los sistemas de funcionamiento de su vehículo y los protocolos de acción en caso de emergencia.
13 de Agosto 2021	RAFAEL SEQUEA LORA	INSTRUCTORES EN SEGURIDAD VIAL DE LA COSTA	Por medio de la presente me permito presentar, una serie de correctivos o sugerencias con respecto al tema de la modificación de la manera como se obtiene la licencia de conducción aquí en Colombia. En reuniones pasadas debatiendo el tema con miembros de nuestra agremiación hemos llegado a la conclusión que inicialmente para una persona inicie un curso de conducción mínimo debe ser bachiller, la razón es porque un bachiller por lo menos sabe de comportamiento social, debe tener algunos conocimientos de las leyes de la física conocer de lo que es la velocidad y sus abusos,		X	No acogida: En cuanto a la propuesta de exigir el título de bachiller a quien aspire a realizar el curso de formación de conductores que imparte el Centro de Enseñanza Automovilística, es importante aclarar que el Código Nacional de Tránsito no tiene previsto tal exigencia o limitación, ya que según lo dispuesto en el artículo 19 del Código, quien desee obtener una licencia de conducción deberá acreditar que sabe leer y escribir y que cuenta con la edad mínima requerida (16 años para vehículos particulares y 18 años para vehículos de servicio público), razón por la cual, mediante resolución no podría incluirse un requisito adicional como el que usted propone para poder obtener una licencia de conducción. Por lo anterior no se acoge la observación.
			si nosotros solo nos enfocamos en el hacer y no en el conocimiento estamos llevando a este estudiante a la irresponsabilidad al operar el vehículo ya que el conducir un vehículo es una actividad altamente peligrosa, este es uno de los motivos por el cual un estudiante que sale de la parte teórica y va a la practica tiene grandes falencias para nuestro concepto se debiera aumentar la cantidad de horas teóricas que se dan en el aula en 10 horas mas por cada categoría, yo dicto clases teóricas y en muchas ocasiones no logro dictar todos los 65 temas de la 3245 por ejemplo además si queremos interactuar con los alumnos en un foro, o una mesa redonda, exposiciones de temas de seguridad vial no nos alcanza el tiempo, y si hacemos evaluaciones por cada una de las competencias necesitaríamos mucho mas tiempo, para socializar las respuestas y hacer algunos comentarios del tema, es importante que el alumno egresado de la parte teórica cuando se monte en el vehículo conozca por ejemplo de los diferentes testigos que aprendió a identificar en el aula de clases, que la persona se apropie de los conocimientos.		X	No acogida: Respecto de la sugerencia de aumento de horas teóricas y prácticas se considera importante mencionar que en Colombia no existe evidencia concluyente para determinar la incidencia de la intensidad horaria en la calidad de la educación que imparten los Centros de Enseñanza Automovilística en la fase de formación para obtención de la licencia de conducción. Por lo anterior, la propuesta de modificación de la Resolución 3245 de 2009 se orienta a la modificación de contenidos con el propósito de incorporar el enfoque de competencias en el proceso de formación a los conductores del país. La estructura de competencias y objetivos de cada módulo por categoría de licencia de conducción se encuentra estructurada en saberes esenciales que se pueden desarrollar a cabalidad de conformidad con la organización curricular que autónomamente implemente el Centro de Enseñanza Automovilística, en el marco de la intensidad horaria actualmente prevista en la Resolución 3245 de 2009. Por lo anterior, no se considera viable acoger la observación y no se genera modificación en el texto.
			También hay que hablar de los efectos negativos que producen los vehículos y como pueden cambiar incluso hasta la personalidad del conductor otro aspecto importante tiene que ver con las evaluaciones teóricas vemos que estas evaluaciones quienes las terminan haciendo son los celadores la recepcionista el portero el asesor de ventas que lo único que saben de seguridad vial es el pare porque contestan los exámenes con una rapidez que incluso abren 12 exámenes simultáneamente y en 10 o 12 minutos los contestan todos, para mi es un total fiasco y da tristeza porque tanto que les exige a los alumnos en el aula de clase y la recepcionista por una bolsa de papitas y una gaseosa les hace el examen. Esto tiene que cambiar como, colocando los exámenes con preguntas que sean aleatoria y que tengan un tiempo limitado y que aparte tengan sistema de audio y video monitoreado por una plataforma para que no les de tiempo de copiarse en el examen, ahora los profesores tanto teóricos y prácticos deben ser evaluados, conozco de un caso en barranquilla donde el profesor de una escuela en la parte teórica es un inquisidor y regaña a los alumno como si fueran personas necesitadas de comida y no tiene mas de 5 años de ser instructor da pena, lo mejor del caso es que los alumnos no preguntan este profesor tiene la idoneidad en el tema si a cursado alguna capacitación de pedagogía, utiliza herramientas didácticas y lúdicas para enseñar, las personas creen en la buena fe del nombre de la escuela.		X	No acogida: En cuanto a los exámenes practicos, se debe prever que es un tema que no hace parte del texto de proyecto de modificación propuesta en comentarios, como queira que hace parte de la reglamentación de las pruebas teorica y practica. En lo relacionado a la pedagogía del instructor, en el artículo 3 se esta adicionando el artículo 1A a la Resolución 3245 de 2009 incluyendo lo relacionado a las herramientas didácticas y metodologías, indicando de manera especial para los instructores que a la entrada en vigencia de la resolución, ellos deberán hacer uso de las herramientas didácticas y metodológicas enunciadas con el fin de actualizar sus conocimientos de acuerdo con los contenidos curriculares que se estan difiniendo, sin necesidad de cursar nuevo curso de formación; lo cual les deja la obligacion a los instructores de estar en continua capacitación.

13 de Agosto 2021	RAFAEL SEQUEA LORA	INSTRUCTORES EN SEGURIDAD VIAL DE LA COSTA	<p>También estamos de acuerdo que nos hagan una valoración de los conocimientos, de la actitud ante los estudiantes, si sabemos manejar el auditorio, en fin son tantas cosas que se pueden evaluar en un acto pedagógico, también estamos de acuerdo que nos califiquen y nos clasifiquen, por que se han presentado casos en los cuales muchos instructores nuevos desplazan a instructores con mucha experiencia pero que ocurre que al patrón dueño de las escuela le sirve mas tener un instructor nuevo joven que uno veterano porque el veterano cobra mas por sus conocimientos experiencia que puede aportarte al conocimiento .</p> <p>Estamos de acuerdo que los instructores deben ser teórico- prácticos porque sabemos que un alto porcentaje de instructores tienen licencias que son compradas como comprar en mercado libre tal cual sean de Pereira o de Valledupar, entonces estas personas no son capacitadas responsablemente, no usan un vocabulario técnico en las clases teóricas y prácticas, hemos visto que las escuelas de conducción según las estadísticas no le han mostrado ningún resultado positivo al estado, nosotros como empresa tenemos la capacidad de comenzar de cero en la educación vial como lo dice el artículo 56 del CNTT, para cambiar la mentalidad de las nuevas generaciones del futuro, y quieren busquemos cual escuela de conducción se ha dedicado regalar charlas a los diferentes conductores o si alguna escuela lleva las estadísticas de cuantos conductores pierden la vida en nuestra ciudad por malos hábitos al conducir, nosotros como agremiación de instructores no estamos de acuerdo con que la escuela de conducción sea juez y parte, como así que la escuela prepare a los estudiantes y que ella (la escuela) les otorgue la licencia de conducción, debe haber un ente que haga esas evaluaciones, sea publica o privada, pero que no sean las mismas escuelas que certifiquen a los estudiantes.</p> <p>Nosotros queremos contribuir con nuestros conocimientos, experiencia y dedicación a que se mitigue el riesgo y que se aplique un manejo preventivo y defensivo en las vías de Colombia para que disminuya la siniestralidad en las carreteras queremos ayudar a mejorar la conducción de vehículo aquí en Colombia porque somos colombianos, yo particular mente tengo 32 años y 8 meses de ser instructor, egresado del SENA también soy evaluador en competencia laboral en una norma especifica de pedagogia, soy técnico en transito transporte y seguridad vial, sin mas por el momento se despide de ustedes Rafael Sequea.</p>		X	No acogida: En cuanto a los exámenes teórico - prácticos, se debe prever que es un tema que no hace parte del texto de proyecto de modificación propuesta en comentarios, como quiera que hace parte de la reglamentacion de las pruebas teorica y practica tema distinto a lo aqui propuesto. Conforme a lo anterior no se acoge la observación.
OBSERVACIONES						

Aprobado por	<div> CAMILO PABÓN ALMANZA Viceministro de Transporte</div>	<div><div>Luis Felipe Lota</div><div>Firmado digitalmente por Luis Felipe Lota Fecha: 2022.02.22 17:25:00 -05'00'</div><div>LUIS FELIPE LOTA Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial</div></div>	Fecha 22/02/2022
Revisó:	<div> ANGELICA MARIA YANCE DIAZ Coordinadora Grupo de Regulación-Ministerio de Transporte</div>	<div><div>Angelica Maria Avendaño Ortegón</div><div>Firmado digitalmente por Angelica Maria Avendaño Ortegón Fecha: 2022.02.22 15:30:00 -05'00'</div><div>ANGELICA MARIA AVENDAÑO ORTEGÓN Jefe Oficina Asesora Jurídica - Agencia Nacional de Seguridad Vial</div></div>	
	<div><div>MARIA ANDREA SILVA</div><div>Firmado digitalmente por MARIA ANDREA SILVA MARTINEZ Fecha: 2022.02.22 15:30:00 -05'00'</div><div>MARIA ANDREA SILVA MARTINEZ Directora Comportamiento - Agencia Nacional de Seguridad Vial</div></div>		
Elabora	<div>Adriana Marcela Cetina Uscategui - Abogada Grupo Regulación Ministerio de Transporte Natalia Cogollo Uyabán , Abogada Oficina Asesora Jurídica ANSV Edward Fabian Clavijo Ovalle, Licenciado Dirección de Comportamiento ANSV Angie De La Vega Restrepo, Abogada Dirección de Comportamiento ANSV</div>		

