

Respuestas Audiencia - Rendición De Cuentas Sector Transporte

Noviembre 17 de 2023

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

Preguntas recibidas

1. Ciudadano: Harold Endo Orejuela

Ha sido liquidado por mala administración los Ferrocarriles Nacionales de Colombia con sus familias y respectivos jubilados. ¿Qué nombre tomara la empresa oficial siendo Ferrocarriles Nacionales de Colombia?

Respuesta

Viceministerio de Infraestructura

En la actualidad no existe una empresa a cargo de la Red Nacional Férrea a cargo de la Nación, y no se tiene planeado en el corto plazo esto. De acuerdo al Decreto 1586 de 1989 "Por el cual se ordena liquidar la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia, se adoptan normas para su liquidación y se dictan otras disposiciones". Todos los bienes muebles e inmuebles a cargo de FNC pasaron al INVIAS, quien es el titular de la infraestructura hoy en día.

2. Ciudadano: Diego Martínez

En el plan plurianual de inversiones del Plan Nacional de Desarrollo página 38, quedó indicado la intervención de la vía Támesis Jericó Andes en el suroeste de Antioquia, zona agrícola y con potencial turístico, con una carretera muy abandonada, los campesinos sufren demasiado para sacar los productos. ¿Que sabemos de ese proyecto, que posibilidades de que el Invias nos ayude, conecta 3 municipios, esa vía es un clamor del suroeste antioqueño?

Respuesta

Viceministerio de Infraestructura

En la actualidad, el Gobierno Nacional avanza en acciones que contribuyan en el cumplimiento del Plan Nacional de Desarrollo 2022 - 2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida". La ejecución de las obras que se encuentren tanto en el PND como en el Plan Plurianual de Inversiones están sujetas

a las asignaciones presupuestales que el Ministerio de Hacienda efectuó a las entidades adscritas durante este cuatrienio. En ese caso, se encuentra incluido el proyecto Caramanta – Támesis – Valparaíso – Jericó - Andes del Programa Caminos Comunitarios de la Paz Total con el código de corredor CA036.

3. Ciudadano: Jorge leonardo Sosa Sanchez

Teniendo en cuenta que el desarrollo urbanístico, el desarrollo de infraestructura vial y el libre derecho a la circulación es un derecho constitucional por qué en Colombia se demoran tanto para realizar estudios, proyectos que generen mayor seguridad en las vías, además de implementar normas que permitan poder circular con mayor seguridad. Debemos generar conciencia en todos los actores viales, es difícil pero no imposible.

Respuesta

Viceministerio de Infraestructura

Los proyectos de infraestructura de transporte de obra pública se adelantan en el marco de la normatividad del estatuto general de contratación - Ley 80 de 1993, en la que se orienta el deber de planificar, estructurar y gestionar trámites previos a la ejecución de obra. Para ampliar su consulta podría acceder a la página del DNP en la que encontrará la guía de ciclo de vida de los proyectos.

4. Ciudadano: Ernest Hernán

Señor Ministro es posible tramitar la ampliación del horario para poder cruzar el puente internacional de San Miguel en Putumayo hasta las 22 horas??

Respuesta

Viceministerio de Infraestructura

Frente a su pregunta, Migración Colombia nos informa que, en San Miguel - Putumayo presta el servicio en el Centro Binacional de Atención Fronteriza (CEBAF). También nos indica que los horarios se pactan de manera bilateral con Ecuador, por lo que sería necesario evaluar conjuntamente con Ecuador la posibilidad de ampliar el horario según las necesidades propias del CEBAF tanto de tránsito de pasajeros como de carga.

5. Ciudadano: Mauricio Ospina Reyes

¿La creación del INVIR, no es un incremento de la burocracia? o la idea es escindir

Por medio del Decreto 1961 del 15 de noviembre de 2023, el Presidente de la República en uso de las facultades extraordinarias otorgadas por el Congreso de la República, de conformidad con el artículo 368 del PND 2022 - 2026 para fomentar la construcción, mejoramiento y conservación de

caminos vecinales, creó esta nueva entidad denominada INVIR. Este Gobierno ha identificado la necesidad de fortalecer nuestras vías regionales toda vez que el 90% de esa infraestructura está en mal estado. De manera que el INVIR se crea como una entidad adscrita al Ministerio de Transporte para fomentar la conservación de vías regionales, en asocio con los gobernadores y municipios.

El INVIR no duplicará la competencia del INVIAS, sino que asumirá los 27 mil km de vías terciarias que estaban a cargo del INVIAS. De igual forma, el INVIR estará a cargo de los 33 mil km del Programa Caminos Comunitarios de la Paz Total, al igual que, aquellos kilómetros que se logren en cooperación con alcaldes y gobernadores para llegar a lo que más se pueda de los 127 mil km de red vial regional. Por su parte, el INVIAS seguirá con la Red vial no concesionada equivalente a 10.200 km de la red vial primaria junto con las actividades fluviales y marítimas a su cargo. En el año 2024 se desarrollará la transición de las funciones y recursos, asignados a estos temas, del INVIAS y de otras entidades del orden nacional al INVIR.

En cuanto a la contratación, la entidad se someterá al estatuto general de contratación de 1993. Igualmente, está facultada para contratar de manera directa con comunidad cabildos, organizaciones populares, unidades de economía popular, organismos de acción social, comunitaria u otras formas de organización social, grupos o comunidades étnica sus diversidades, mujeres y víctimas. A manera de ejemplo, es importante precisar competencias para contratar con estas comunidades en el caso de las juntas de acción c encuentran en la Ley 2166 de 2021, o con cabildos indígenas mediante la Ley 115

Adicional a ello, se deberán seguir los lineamientos del Manual de Contratación de la Entidad establece el parágrafo del artículo 35 que le asigna al Consejo Directivo del INVIR.

6. Ciudadano: Manufacturas Lanitas

¿Interesantes los temas de flota descarbonizada ... cómo se posiciona la accesibilidad a personas mayores y con discapacidad en las estrategias de renovación de flota? ¿y su incidencia en la infraestructura general asociada al transporte?

Respuesta

Dirección Transporte y Tránsito Ministerio de Transporte

Con relación a la accesibilidad de las personas mayores y con discapacidad, este Ministerio viene trabajando en la promoción de un transporte accesible, no solo desde el componente vehicular, sino también desde la infraestructura en general, a través de la generación de políticas y regulaciones cada vez más exigentes frente al tema y de la incorporación de los parámetros más estrictos sobre adecuación del entorno físico, en los diferentes proyectos del sector, que acojan el concepto de diseño universal y el derecho al acceso y a la accesibilidad, como manifestación directa de la igualdad material de las personas.

Así, en materia de flota accesible, la Resolución 4200 de 2016, consagra las diferentes normas técnicas, que se establecen como, requisito para la homologación de los vehículos que prestan el

servicio de transporte público de pasajeros. Entre dichas normas se encuentran las siguientes: NTC-5206:2009, NTC-4901-1:2009, NTC-4901-2:2009, NTC-4901-3:2007 y NTC-5701:2009, las cuales son de obligatorio cumplimiento en Colombia para los vehículos de ensamble, fabricación nacional y los importados, que se comercializasen en el territorio nacional para la prestación del Servicio de Transporte de Pasajeros.

En tal sentido, la estrategia de renovación de flota facilitará que los nuevos vehículos que se incorporen a la prestación del servicio cumplan con las normas técnicas más recientes en términos de accesibilidad y que la infraestructura que acompaña dichos desarrollos garanticen el acceso al transporte y la construcción de un espacio público acorde con las necesidades de esta población, tal como lo prevé el Decreto 1538 de 2005.

Así, en cumplimiento de lo previsto en la Ley 1618 de 2013, por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad, desde el gobierno nacional (superintendencia de Transporte) se viene realizando seguimiento a las condiciones de accesibilidad de los sistemas de transporte, de tal manera que todos los desarrollos que se hayan realizado a partir del año 2013 respondan a los postulados del diseño universal y aquellos que ya se encontraban en funcionamiento para dicho año, hayan alcanzado un porcentaje superior al 80% para el presente año, 2023.

De igual forma, se viene exigiendo que los sistemas de transporte cumplan en su totalidad, desde la fase de diseño, con las normas de accesibilidad para las personas con discapacidad, que cuenten con la señalética adecuada y que eliminen las diferentes barreras de acceso, para garantizar el ejercicio efectivo del derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad.

7. Ciudadano: Félix José Gómez Paipa

Se deberían adelantar campañas desde las alcaldías para sensibilizar a los diferentes actores viales, especialmente a peatones, ciclistas y motociclistas para acatar y respetar las normas viales, con actividades lúdicas (mimos, payasos, actores), con el fin de disminuir imprudencias y mejorar los indicadores de accidentalidad.

Respuesta

Agencia Nacional de Seguridad Vial

De antemano gracias por la recomendación, pues consideramos que las acciones lúdicas son útiles y necesarias para fomentar la seguridad vial. Actualmente, desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial, tenemos el portal de la Escuela Virtual de Seguridad Vial, en el que los Organismos de Tránsito del país, así como las entidades interesadas, podrán consultar cómo desarrollar, hacer seguimiento y evaluar campañas pedagógicas en seguridad vial.

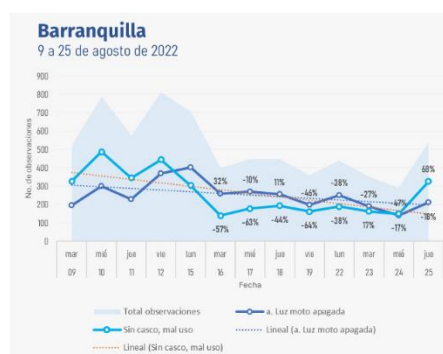
La unidad de aprendizaje de campañas pedagógicas en seguridad vial está disponible para consulta en línea y descarga a través de nuestra página web: <https://www.ansv.gov.co/es/escuela/4725>. En esta unidad de aprendizaje encontrará un conjunto de recursos organizados en ocho pasos que le

guiarán en el análisis, diseño, desarrollo, implementación y evaluación de una campaña pedagógica en Seguridad Vial, pues estas campañas son mucho más que simples volantes repartidos en la vía.

El objetivo principal es explorar la estrategia "Caja de herramientas" y con ello tener toda la información necesaria para iniciar y llevar a buen término una campaña pedagógica en Seguridad Vial.

En línea con lo anterior, la ANSV ha desarrollado el contrato de prestación de servicios 268 de 2021, cuyo objeto fue “DESARROLLAR ACTIVIDADES PEDAGÓGICAS PARA MITIGAR LAS CONDUCTAS DE RIESGO QUE ESTÁN ASOCIADAS A LOS SINIESTROS VIALES EN LOS MUNICIPIOS DEFINIDOS POR LA ANSV.” con el cual se impactó a los diferentes actores viales, principalmente, peatones, ciclistas, motociclistas y conductores de automóvil.

Del proceso anterior es relevante destacar que la evaluación arrojó los siguientes resultados:



Es decir, en una mirada integral de algunas conductas de riesgo (región sombreada en la gráfica), en Ibagué se registró una reducción del 27% y en Barranquilla del 36%, posterior a la intervención pedagógica desarrollada por la ANSV.

Durante lo corrido de 2023 y con corte al 31 de octubre, la ANSV, a través de la Dirección de Comportamiento, ha puesto a disposición una oferta institucional para los diferentes actores viales que ha redundado, entre otros, en la orientación y/o sensibilización de más de 240.000 personas de más de 519 municipios del país, entre ellos, motociclistas, ciclistas, peatones, conductores de vehículos de carga o pasajeros, conductores de vehículos livianos, etc.

Finalmente, dando cumplimiento a la necesidad de implementar campañas establecidas en el marco del Plan Nacional de Desarrollo, por ejemplo, este año se realizó la campaña “No tenía que pasar”.

No tenía que pasar: Las muertes en siniestros viales no tienen que pasar’ ese es el mensaje de la campaña del Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y las Secretarías de Movilidad de Bogotá y Cali. A través de esta producción, desarrollada con el apoyo de la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial, y su socio Vital Strategies, familiares de

jóvenes motociclistas que fallecieron en siniestros viales, hacen un llamado a los conductores de moto sobre los riesgos a los que están expuestos para que no se pierdan más vidas en el tránsito.

Esta campaña, en cumplimiento del Plan de Desarrollo 2022 - 2026, familiares de víctimas en siniestros viales comparten la historia de la pérdida de sus esposos, padres e hijos a bordo de una moto debido al exceso de velocidad. En sus testimonios, los protagonistas relatan lo que significa la ausencia de sus seres queridos para que los usuarios de moto y otros actores viales los escuchen y reflexionen sobre las consecuencias que un siniestro vial puede traer, ya que no importa quién tenga la culpa, el motociclista es más vulnerable porque no tiene una coraza que lo proteja, por eso, los protagonistas de la campaña alzan la voz para mostrar su realidad actual y decirle a todas y todos: “estas muertes no tenían que pasar, que no les pase a ustedes (...) sus familias los esperan a salvo en casa”.

8. Ciudadano: Oscar Giovanni Prieto Castañeda

Indiquen cuál es el porcentaje de cumplimiento de las acciones cumplidas sobre las acciones programadas en el plan nacional de seguridad vial en el periodo 2011 al 2021.

Respuesta

Agencia Nacional de Seguridad Vial

En atención a su inquietud, se estimó un nivel de implementación del PNSV del 63% a 31 de diciembre de 2021, de acuerdo con el reporte de las entidades sobre el avance de los diferentes productos que definió el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2021 y la ponderación de dicho avance con respecto a la importancia de los diferentes programas y pilares.

En octubre de 2022 se publicó en la página web de la entidad, por parte del Observatorio Nacional de Seguridad Vial el documento “Informe de seguimiento al Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021”, el cual describe el nivel de ejecución de las acciones definidas en el PSNV 2011-2021 con corte a 31 de diciembre del 2021, con base en los 5 pilares de gestión de la seguridad vial definidos en el mismo (gestión institucional, comportamiento humano, atención de víctimas, infraestructura y vehículos). El documento lo puede consultar en el siguiente enlace <https://ansv.gov.co/es/node/9208>.

9. Ciudadano: Sonia Rodriguez

¿Cuándo inicia la construcción de la doble calzada Pasto-Popayán? Esta es una promesa del Gobierno de Petro, está en el plan de desarrollo y es una necesidad URGENTE del Sur, su construcción debe iniciar lo más pronto, necesitamos saber cuándo inicia por favor no más olvido para el Sur.

Respuesta

Agencia Nacional de Infraestructura

Se espera que se esté iniciando construcción primer semestre 2026, teniendo en cuenta que el proceso contractual se estaría abriendo el primer semestre y adjudicando en el segundo semestre de 2024, con una fase de reconstrucción de 18 meses.

10. Ciudadano: Leonardo Rivero Silva

Que pasa con la vía del cusiana sector puente los grillos para cuando está habilitada. Y la vía al Bogotá Villavicencio, nos quitaron 1 tonelada a los vehículos de 6 ejes, pero los peajes si no descuentan nada, que decir al respecto.

Respuesta

Agencia Nacional de Infraestructura

Con relación a la situación que se presenta en el sector Puente Los Grillos, actualmente se ejecuta un “Plan de Atención de la Emergencia” con un sistema de monitoreo permanente y alertas tempranas para controlar los riesgos asociados a las condiciones de la estructura colapsada y ladera en el sector. Así mismo, este plan contempla los estudios, diseños y ejecución de una vía provisional vehicular al margen derecho del “Puente Los Grillos”, con las siguientes características:

- Longitud de 515 metros
- Ancho de calzada de 5 metros
- Instalación de Puentes metálicos tipo Bailey de 50 y 30 metros de longitud
- Estructura de pavimento con materiales aligerados para no incrementar cargas en ladera inestable.

Las condiciones complejas de la zona y las necesidades de atención prioritaria de la emergencia, generaron como premisa de diseño de la vía provisional vehicular, la solución y restablecimiento de la transitabilidad lo antes posible. Por tanto, se generaron por el contratista de obra y aprobaron por la interventoría los estudios y diseños; así mismo el Consorcio Vial MHC 056 actualmente ejecuta estos diseños, obras con lo cual quedará habilitada la vía provisional vehicular de la emergencia del “Puente Los Grillos”; lo cual según programación aprobada por la interventoría y teniendo en cuenta afectaciones en el cronograma por aspectos de orden climatológico, técnico y social en el sector; se culminará en la tercera semana de diciembre de 2023.

En cuanto a la segunda parte de la pregunta, lo primero es aclarar que para solucionar la movilidad en el corredor Bogotá - Villavicencio, como consecuencia de las afectaciones a los puentes en el sector de Naranjal, fueron instalados sendos puentes metálicos, con ancho de 4.20 m, con lo que se garantiza la continuidad de la operación por un solo carril al paso por los puentes metálicos, pero con restricciones tanto en ancho como en peso para preservar la estabilidad de su estructura.

La resolución 4100 de 2004 del Ministerio de Transporte, establece los límites de pesos y dimensiones en los vehículos de transporte automotor de carga por carretera en la red vial nacional.

Para regular las condiciones en las que se permite el tránsito de vehículos de carga articulados, por los puentes en el sector de Naranjal, del Instituto Nacional de Vías – INVIAS expidió la resolución 3883 de 2023, la cual establece en su artículo primero:

"ARTÍCULO PRIMERO: Autorizar en la vía Bogotá - Villavicencio, Ruta Nacional 4006, entre el PR0+0000 y el PR86+0000, Departamentos de Cundinamarca y Meta, a partir de la fecha de expedición de la presente Resolución y hasta que se cuente con condiciones que permitan el tránsito seguro de los vehículos objeto de restricción, las siguientes medidas: 1. Restricción al paso de vehículos cuyo peso bruto vehicular sea superior a 52 toneladas (sin tolerancia) 2. Restricción al paso de vehículos con configuraciones: C2-R2, C3-R2, C2-S2, C2-S3, C3-S2 y C3S3 que superen los pesos brutos vehiculares definidos en la Resolución 4100 de 2004 (Sin tolerancia positiva), expedida por el Ministerio de Transporte. 3. Restricción al paso de vehículos de carga con ancho superior a 3.60 metros. 4. Restricción a vehículos tipo camacunas que tengan una altura menor a 60 cm. 5. Restringir para los vehículos de carga, la velocidad máxima de circulación sobre los puentes metálicos tipo Arrow 1 y 2, a 5 km/h."

De lo anterior se concluye que el peso máximo vehicular (incluida la tolerancia), en la vía Bogotá - Villavicencio, es de 52 toneladas. Con relación a las tarifas de peaje, ninguna de las resoluciones mencionadas, establece alguna salvedad o excepción.

11. Ciudadano: David Espinosa

¿La vía Cali Bogotá estará habilitada el 14 de noviembre?

Respuesta

Agencia Nacional de Infraestructura

Es importante aclarar que no hay un solo proyecto que maneje toda la vía Cali Bogotá, por tanto, lo que se puede informar es que en aquellos proyectos que hacen parte de la infraestructura vial que permite comunicar a Cali con Bogotá, a cargo de la ANI, para la fecha 14 de noviembre de 2023 no se registraron cierres. Dichos proyectos son: Tercer Carril, Girardot Ibagué Cajamarca, una parte de Armenia, Pereira y Manizales y Nueva Malla Vial del Valle del Cauca.

12. Ciudadano: Javier Calle G

Para cuando está planeado el desarrollo del trayecto Villeta-Guaduas de la Ruta del Sol.

Respuesta

Agencia Nacional de Infraestructura

El proceso contractual se estaría abriendo el primer semestre y adjudicando en el segundo semestre de 2024.

13. Ciudadano: Alirio Salguero Urquijo

Contrato Girardot a Puerto Salgar. Honda me abonaron 140.656 metros dejaron sin entrada predio 20098.0. vereda Garvansal certificado notarial 307.31101

Adulto mayor ALIRIO SALGUERO URQUIJO CC 17139737 FAMILIA CUATRO TRES MENORES DESEE 2017... DOCTORA CLAUDIA CECILIA CASTILLO PICO Gerente DEL PROYECTO BENDOCIONES ABANDONAFO 6 AÑOS

Respuesta

Agencia Nacional de Infraestructura

En atención a lo solicitado y una vez verificada la información, relacionada por el señor Alirio Salguero Urquijo, desde la Agencia se profirió respuesta mediante el oficio con radicado ANI No. 20216040191591 del 25 de junio de 2021.

14. Ciudadano: Luis Hernando Yara Quintero

¿En qué va es proceso de regularización de los conductores qué trabajan con aplicaciones en Colombia? (sic)

Respuesta

Grupo de Regulación Ministerio de Transporte

Es preciso señalar que el artículo 9 de la Ley 336 de 1996 establece que: *“El servicio público de Transporte dentro del país tiene un alcance nacional y se prestará por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competentes (...)”*. Así mismo, fue el legislador en su rol de interventor en la economía, particularmente, ante un servicio público de carácter esencial, como lo es el transporte, quien estableció de manera expresa que: *“(...) Las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte o constituidas para tal fin, deberán solicitar y obtener Habilitación para operar”*.

De esta manera, se podrá afirmar que una persona se constituye en una empresa de transporte público en tanto oferte un servicio de transporte que procure la satisfacción de las necesidades de terceros y no del ámbito propio de las actividades de quien ofrece ese servicio pues, en este caso, sí se estaría en presencia de un servicio privado, tal y como expresamente lo dispone el artículo 5 de la Ley 336 de 1996.

Por esta razón, quien materialmente preste el servicio público de transporte deberá acatar las condiciones señaladas por el legislador, entre las cuales, se resalta la previa habilitación; atender los requisitos determinados regulatoriamente por las autoridades competentes sin exceder los precisos parámetros dispuestos por el legislativo y, desarrollar su actividad en vehículos matriculados en el servicio público, según lo señala el artículo 23 de la referida Ley 336 de 1996.

De acuerdo con lo anterior, esta cartera ministerial considera preciso indicar que la posibilidad de permitir la prestación directa del servicio público de transporte de pasajeros, a través de plataformas tecnológicas y en vehículos particulares requiere un cambio de la legislación vigente, por lo tanto, no es posible para el Gobierno nacional ni para el Ministerio de Transporte establecer medidas que modifiquen el actual ordenamiento legal en materia de transporte, sea mediante un decreto o resolución, pues estaría extralimitando su ámbito competencial. En tal sentido, únicamente el Congreso de la República puede modificar la ley para permitir la forma de prestación del servicio citada en Colombia, de conformidad con las facultades otorgadas por la Constitución Política y la Ley 5 de 1992.

No obstante, se destaca que el Ministerio de Transporte ha trabajado constantemente con gremios, empresas, conductores, y propietarios del servicio público de transporte; con desarrolladores, propietarios y colaboradores de plataformas tecnológicas; y con entidades del Gobierno nacional, tales como la Superintendencia de Transporte, la Superintendencia de Industria y Comercio, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA) y la Alta Consejería Presidencial para la Innovación y Transformación Digital, para presentar observaciones de carácter técnico y jurídico a los proyectos de ley que cursen en el Congreso con el fin de regular las iniciativas de economía colaborativa en el transporte.

Así las cosas, los objetivos de este trabajo son recibir todas las propuestas y comentarios de las partes interesadas y validar la viabilidad jurídica y social frente a alguna propuesta legislativa que permita tener reglas de juego equitativas para todos los actores del sector transporte, siempre buscando garantizar la prestación de un servicio de transporte seguro y de calidad para todos los colombianos. En el mismo sentido, se continuará aportando a la labor legislativa e impulsando la construcción de ideas y proyectos que impulsen el desarrollo del país, el fortalecimiento del sector transporte y el mejoramiento de la calidad de vida de los colombianos.

15. Ciudadano: Carlos Eduardo Peña Gil. Presidente Asociación De Propietarios De Taxis De Bogotá

Teniendo en cuenta que una de las últimas reuniones con la anterior Ministra de Transporte fue presentar el último proyecto de decreto modificatorio del DUR 1079, ¿porque 15 meses después no han informado nada al respecto o que avances hay? (sic)

Respuesta

Grupo de Regulación Ministerio de Transporte

Frente a este interrogante es pertinente señalar que esta cartera ministerial se encuentra realizando los análisis técnicos y jurídicos correspondientes para continuar con la elaboración del proyecto de decreto, de acuerdo con las observaciones recibidas en el primer periodo de publicaciones y según las políticas adoptadas por el Gobierno nacional, trazadas en la Ley 2294 de 2023, especialmente, en lo referente a promover un servicio de transporte accesible, seguro y de calidad en beneficio de los usuarios.

16. Ciudadano: José Fredy Samboni Tique

señores MINTRANSPORTE. ¿PORQUE NUNCA LE HAN DADO CUMPLIMIENTO AL ARTICULO 56 Y SU PARAGRAFO, DE LA LEY 769 DE 2002. DONDE ESTA LA SOLUCION DE BASE DE TODOS LOS PROBLEMAS DE MOVILIDAD QUE HAN EXISTIDO EN EL PAIS?? (sic)

Respuesta

Grupo de Regulación Ministerio de Transporte

Con la modificación efectuada al artículo 56 de la Ley 769 de 2022 por el artículo 9 de la Ley 1503 de 2011 *“Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”*, se establecía como obligatoria, en la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria, la enseñanza en educación vial de manera sistemática, para lo cual, los Ministerios de Transporte y Educación Nacional tendrían un plazo de doce (12) meses contados a partir de la fecha de sanción de la citada ley modificatoria para expedir la reglamentación atinente al cumplimiento de la citada obligación de enseñanza en materia vial y para presentar las orientaciones y estrategias pedagógicas para la educación en seguridad vial en cada uno de los niveles de educación descritos.

No obstante, el citado artículo 56 de la Ley 769 de 2002 fue modificado por el artículo 6 de la Ley 2222 del 30 de junio de 2022 *“Por medio de la cual se promueve el uso de la “bici” segura y sin accidentes”* y, particularmente, su párrafo quedó así: ***“(…) Parágrafo. Los Ministerios de Transporte y Educación Nacional, expedirán la reglamentación atinente al cumplimiento de lo dispuesto en este artículo.”*** (Negrilla fuera de texto). De conformidad con lo anterior, se evidencia que el plazo inicialmente señalado en la Ley 1503 de 2011 fue modificado con la promulgación de esta nueva ley del año 2022, en la cual nuevamente se incluyó la obligación de reglamentar la materia bajo un enfoque especial en relación con los ciclistas, sin que se haya definido un plazo específico.

Pese a lo anterior, es preciso resaltar que para dar cumplimiento a la Ley 1503 de 2011 y con la adopción del Plan Nacional de Seguridad Vial, la Agencia Nacional de Seguridad Vial-ANSV proyectó una estrategia que, dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial para niños, niñas y adolescentes, pretende llevar a los colegios las reflexiones, prácticas y gestiones institucionales sobre movilidad segura y seguridad vial, teniendo en cuenta los ejes o pilares estratégicos que, a nivel internacional y nacional, deben guiar y orientar las acciones en este sentido: gestión institucional, infraestructura segura, vehículos seguros, atención a víctimas de siniestros viales y comportamiento humano o formación en movilidad segura. Esta estrategia se denomina *“Plan de Movilidad Escolar”*, el cual es un plan institucional diseñado para y desde los colegios y, en consideración a sus dinámicas particulares y sus entornos, se apuesta porque la atención a las problemáticas de movilidad permita enfocar esfuerzos y acciones reales de manera autónoma, corresponsable y participativa, vinculando a toda la comunidad educativa y a los organismos del Estado.

Con fundamento en lo anterior, cada territorio ha adelantado diferentes estrategias para llevar la educación vial a los colegios, algunos de ellos cumpliendo a cabalidad, otros con buenos resultados y otros más con acciones dependientes de ofertas institucionales externas. Por lo anterior, la ANSV, creada por la Ley 1702 de 2013, promociona la estrategia del Plan de Movilidad Escolar y las recomendaciones de educación en movilidad segura, cumpliendo con su finalidad de planificar, articular y gestionar la seguridad vial en el país. Esto se hace en articulación con lo establecido por el MEN en el documento No. 27 Orientaciones pedagógicas en Movilidad Segura “Saber Moverse”.

Así las cosas, la ANSV, siendo el soporte institucional de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos hacia el cumplimiento de los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno en todo el territorio nacional, pretende dar recomendaciones de educación vial a las instituciones educativas a través de asesorías en planes de movilidad escolar y de la socialización de las herramientas que se han podido identificar a nivel nacional para aplicar realmente y de diferentes maneras la obligatoriedad o transversalidad de la educación en movilidad segura.

Es por esto que la ANSV expidió la Guía para la elaboración del Plan de Movilidad Escolar (PME), el cual puede ser consultado y descargado de manera gratuita a través del siguiente enlace: https://ansv.gov.co/contenidos/escuela/fase1/on/ANSV_PT018_PDF01/ANSV_PT018_PDF01.pdf. Esta agencia también cuenta con una escuela virtual de seguridad vial en la cual se presta asesoría para la implementación del Plan de Movilidad Escolar, a través del del siguiente enlace: <https://ansv.gov.co/escuela/4597>.

17. Ciudadano: Cesar Rodríguez

Cuando podré ingresar a realizar en las páginas de ministerio para que mis aportes como padre de hija con discapacidades se incorporen en normas y políticas viales ejemplo porque pagamos gasolina y los taxis a gas reciben auxilios por gasolina? Ya que no trabaja por ser cuidador 24/7 pregunto tendré que realizar lo en la procuraduría? Los taxis son un negocio con ganancias el transporte de mi hija es una necesidad y tengo que rebuscar para pagar gasolina cara dejando de comer. Los transportes públicos no tienen políticas ni infraestructura para personas con discapacidad .como raro confunden una persona en silla de ruedas y no es así las discapacidades hay mucho más grandes y múltiples y el ministerio desconoce esto y no se hace nada a la fecha

(sic)

Respuesta

Grupo de Regulación Ministerio de Transporte

Es importante informarle que, en virtud del principio de publicidad que rige las actuaciones administrativas y que, específicamente, debe aplicarse en el proceso de expedición de los actos

administrativos de carácter general, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, el Decreto 1081 de 2015 y la Resolución 994 de 2017, el Ministerio de Transporte siempre publica los proyectos normativos de su competencia con el fin de las matrices de recibir las opiniones, comentarios y propuestas alternativas realizadas por los ciudadanos y grupos de interés frente a los proyectos regulatorios.

Esta información es publicada para su verificación en cualquier tiempo en la sección de Transparencia y Acceso a Información Pública de la página web de esta cartera ministerial. De esta manera la matriz de observaciones del proyecto de resolución objeto de consulta se encuentra debidamente publicada en el siguiente enlace: https://mintransporte.gov.co/publicaciones/4094/transparencia_y_acceso_a_informacion_publica/; sin embargo, esta será enviada como archivo adjunto a la presente respuesta.

En todo caso, frente a su solicitud puntual, como ciudadano puede ejercer su derecho fundamental de petición, señalando los detalles de su situación, para que, si es de competencia de esta cartera ministerial, se emita la respuesta que corresponde. Ahora bien, en caso de que se trate de inconformidades específicas como usuario del servicio público de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi deberá formular la correspondiente petición a la autoridad local de transporte pues es esta quien tiene competencia en esta materia

18. Ciudadano: Sandra Rodríguez

Llevo 11 meses esperando que dichos consorcio o empresas que alquilan vehículo para los proyectos no cancelen

Respuesta

Grupo de Regulación Ministerio de Transporte

En relación con la inquietud, es preciso señalar que no es clara a qué consorcio o empresa se hace referencia. De tal forma, que la solicitud se estima incompleta para ofrecer una respuesta de fondo al ciudadano; lo anterior, de conformidad con lo señalado en el artículo 17 de la Ley 1437 de 2011, modificado por el artículo 1 de la Ley 1755 de 2015.

En todo caso, se destaca que las controversias relacionadas con los contratos realizados con empresas de transporte, por regla general, son asuntos de derecho privado que deben ser resueltos a través de los mecanismos alternativos de solución de conflictos que se determinen o, en su defecto, con la intermediación de la jurisdicción ordinaria.

19. Ciudadano: Luis Alberto Tello

por qué no se ha masificado la venta de taxis y motos eléctricos ? cual es la demora ? (sic)

Respuesta

Grupo de Regulación Ministerio de Transporte

Al respecto, resulta pertinente resaltar que el Congreso de la República expidió la Ley 2294 de 2023 el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 *"Colombia Potencia Mundial de la Vida"*, con la cual el Gobierno nacional busca sentar las bases para que el país se convierta en un líder de la protección de la vida, entre otros, a partir del cambio de nuestro relacionamiento con el ambiente y una transformación productiva sustentada en el conocimiento y en armonía con la naturaleza.

Por lo anterior, el citado plan contempló dentro de sus ejes de transformación el referente a la *"Transformación productiva, internacionalización y acción climática"*, con fundamento en el cual se busca la diversificación de las actividades productivas, de tal manera que se aproveche el capital natural y se profundice en el uso de energías limpias, que sean intensivas en conocimiento e innovación, que respeten y garanticen los derechos humanos, y que aporten a la construcción de la resiliencia ante los choques climáticos. Con base en lo anterior, se espera que la productividad propicie el desarrollo sostenible y la competitividad del país, aumentando la riqueza al tiempo que se da paso a una economía reindustrializada con nuevos sectores soportados en las potencialidades territoriales en armonía con la naturaleza.

Particularmente, en relación con el servicio público de transporte individual de pasajeros en vehículo tipo taxi, resulta pertinente resaltar que para esta cartera ministerial es notoria la importancia de adoptar los instrumentos jurídicos, económicos y técnicos necesarios para la implementación y operativización del Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico, de acuerdo con lo señalado en la citada ley del plan y en sus bases, el cual, sin duda, es una de las más importantes apuestas de este Gobierno para fortalecer un modelo de movilidad sostenible, en la medida en que se busca generar los incentivos económicos que se requieren para la modernización del mencionado servicio de transporte en vehículo tipo taxi, a través de la creación de la subcuenta de *"Modernización del parque automotor que preste el servicio de transporte individual en vehículo tipo taxi"*, contribuyendo así a la descarbonización y el uso de energías limpias y, por supuesto, a la competitividad de esta modalidad de transporte.

De igual forma, en las citadas bases del Plan Nacional de Desarrollo se determinó que resulta necesario implementar acciones para fortalecer una *"Movilidad activa, segura, sostenible y con enfoque diferencial en ciudades y regiones"* según lo planteado en la Estrategia Nacional de Movilidad Activa para cumplir con los compromisos internacionales frente al cambio climático, en concordancia con las acciones nacionalmente apropiadas de mitigación (NAMAS), MOVE, TOD y TAnDem para viabilizar su implementación.

De acuerdo con todo lo precedente se destaca que, en el marco de la apuesta por una movilidad con bajas y cero emisiones, lo cual es prioritario para el Gobierno nacional, este Ministerio se encuentra trabajando en la adopción de todas las estrategias que permitan la masificación de vehículos que hagan uso de tecnologías con bajo impacto ambiental.

20. Ciudadano: Armando López Pérez

Quisiera saber para cuando el Ministerio de transporte tiene planeado empezar a desarrollar las evaluaciones en los CALE, para los que quieren obtener la licencia de conducción por primera vez (artículo 19 ley 769) ya que este punto es importante para lograr reducir la siniestralidad vial, también el cumplimiento del artículo 56 ley 769 modificado por el artículo 6 de la ley 2222 de 2022 obligatoriedad de la enseñanza en las instituciones educativas ? (sic)

Respuesta

Grupo de Regulación Ministerio de Transporte

En primer lugar, es preciso indicarle que el proyecto normativo que reglamenta los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación-CALE se encuentra aún en trámite de revisión y estudio por parte de las áreas técnicas involucradas de esta cartera ministerial y de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, entidad que se encuentra analizando los estudios técnicos que contrató con el fin de soportar las determinaciones adoptadas en ese proyecto, particularmente, en lo referente a temáticas como niveles de idoneidad y restricciones para conducir, actualización de las mallas curriculares y las guías didácticas para desarrollar los cursos de formación a conductores e instructores y la definición de los estándares de la plataforma tecnológica que utilizará la ANSV como apoyo a la realización de las pruebas teórico prácticas; lo anterior, de acuerdo con las observaciones recibidas en el término de participación ciudadana de un proyecto normativo que se publicó inicialmente y algunos cambios normativos recientes como la expedición de la Ley 1222 de 2022.

Ahora bien, el artículo 56 de la Ley 769 de 2002 fue modificado por el artículo 6 de la Ley 2222 del 30 de junio de 2022 *“Por medio de la cual se promueve el uso de la “bici” segura y sin accidentes”* y, particularmente, su parágrafo quedó así: *“(…) Parágrafo. Los Ministerios de Transporte y Educación Nacional, expedirán la reglamentación atinente al cumplimiento de lo dispuesto en este artículo.”* (Negrilla fuera de texto). De conformidad con lo anterior, se evidencia que el plazo inicialmente señalado en la Ley 1503 de 2011 fue modificado con la promulgación de esta nueva ley del año 2022, en la cual nuevamente se incluyó la obligación de reglamentar la materia bajo un enfoque especial en relación con los ciclistas, sin que se haya definido un plazo específico.

Pese a lo anterior, es preciso resaltar que para dar cumplimiento a la Ley 1503 de 2011 y con la adopción del Plan Nacional de Seguridad Vial, la Agencia Nacional de Seguridad Vial-ANSV proyectó una estrategia que, dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial para niños, niñas y adolescentes, pretende llevar a los colegios las reflexiones, prácticas y gestiones institucionales sobre movilidad segura y seguridad vial, teniendo en cuenta los ejes o pilares estratégicos que, a nivel internacional y nacional, deben guiar y orientar las acciones en este sentido: gestión institucional, infraestructura segura, vehículos seguros, atención a víctimas de siniestros viales y comportamiento humano o formación en movilidad segura. Esta estrategia se denomina *“Plan de Movilidad Escolar”*, el cual es un plan institucional diseñado para y desde los colegios y, en consideración a sus dinámicas particulares y sus entornos, se apuesta porque la atención a las problemáticas de movilidad permita enfocar esfuerzos y acciones reales de manera autónoma, corresponsable y participativa, vinculando a toda la comunidad educativa y a los organismos del Estado.

Con fundamento en lo anterior, cada territorio ha adelantado diferentes estrategias para llevar la educación vial a los colegios, algunos de ellos cumpliendo a cabalidad, otros con buenos resultados y otros más con acciones dependientes de ofertas institucionales externas. Por lo anterior, la ANSV, creada por la Ley 1702 de 2013, promociona la estrategia del Plan de Movilidad Escolar y las recomendaciones de educación en movilidad segura, cumpliendo con su finalidad de planificar, articular y gestionar la seguridad vial en el país. Esto se hace en articulación con lo establecido por el MEN en el documento No. 27 Orientaciones pedagógicas en Movilidad Segura “Saber Moverse”.

Así las cosas, la ANSV, siendo el soporte institucional de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos hacia el cumplimiento de los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno en todo el territorio nacional, pretende dar recomendaciones de educación vial a las instituciones educativas a través de asesorías en planes de movilidad escolar y de la socialización de las herramientas que se han podido identificar a nivel nacional para aplicar realmente y de diferentes maneras la obligatoriedad o transversalidad de la educación en movilidad segura.

Es por esto que la ANSV expidió la Guía para la elaboración del Plan de Movilidad Escolar (PME), el cual puede ser consultado y descargado de manera gratuita a través del siguiente enlace: https://ansv.gov.co/contenidos/escuela/fase1/on/ANSV_PT018_PDF01/ANSV_PT018_PDF01.pdf. Esta agencia también cuenta con una escuela virtual de seguridad vial en la cual se presta asesoría para la implementación del Plan de Movilidad Escolar, a través del del siguiente enlace: <https://ansv.gov.co/escuela/4597>.

21. Ciudadano: Claudia Marcela Linares

Nos gustaría conocer la gestión en materia de informalidad por parte del ministerio de transporte

Respuesta

Grupo de Regulación Ministerio de Transporte

En lo relacionado con el control de la informalidad resulta pertinente destacar el compromiso del Gobierno nacional frente a esta problemática, materializado en el desarrollo normativo formulado por la Superintendencia de Transporte, entidad del sector que se encarga de la dirección, supervisión y coordinación del desarrollo de la labor de inspección, vigilancia y control en el cumplimiento de las normas relativas a la debida prestación del servicio público de transporte. En ese sentido, la citada entidad expidió la Circular Externa del 30 de marzo de 2023, dirigida a las autoridades de tránsito y transporte locales o territoriales, en la cual se reiteró la necesidad de velar por el cumplimiento del régimen normativo en el control de toda forma de informalidad e ilegalidad en el servicio público de transporte.

De otro lado, resulta oportuno destacar que esta cartera ministerial está implementando las acciones requeridas para el cumplimiento de lo consensuado en la reunión adelantada el 22 de

febrero del presente año, en la cual se dialogó con los representantes del sector taxista. En ese orden, esta entidad continuará ejecutando las estrategias del caso para:

- A. Exhortar a las autoridades de tránsito y transporte al cumplimiento de las normas de transporte y tránsito.
- B. Trabajar en conjunto con los Ministerios de TIC, Ciencia, Tecnología e Innovación y Trabajo y los demás actores del sector transporte para la revisión de las plataformas tecnológicas.
- C. La construcción de un proyecto de ley que regule el régimen sancionatorio en las diferentes modalidades de transporte.
- D. Revisión de la homologación de vehículos para el transporte individual.
- E. La expedición de circulares relacionadas con el paz y salvo, reposición y tarjeta de control de los vehículos tipo taxi.
- F. Proyecto de resolución que modifica el número de planillas de viaje ocasional para el transporte individual de pasajeros.

Así las cosas, se reitera el compromiso del Gobierno nacional en velar por el cumplimiento de la normativa legal y reglamentaria que regula el servicio público de transporte en condiciones formales y que fomenten la libre y sana competencia.

22. Ciudadano: Fabio Nelson Hurtado Lozano

Cómo va el proceso de actualización del código nacional de tránsito y transporte

Respuesta

Grupo de Regulación Ministerio de Transporte

Al respecto, resulta pertinente indicar que el Ministerio de Transporte continúa trabajando en la modificación y actualización de la mencionada Ley 769 de 2022, Código Nacional de Tránsito. De esta manera, se están analizando desde el punto de vista jurídico y técnico las propuestas normativas y observaciones construidas a partir de un ejercicio de revisión coordinado sectorial.

En ese orden, en el marco de este trabajo se busca validar todas las propuestas y comentarios de las partes interesadas y validar la viabilidad jurídica y social frente a alguna propuesta legislativa que permita tener reglas claras para todos los actores en materia de tránsito en el país, siempre buscando garantizar una movilidad segura y de calidad para todos los colombianos.

En el mismo sentido, esta cartera ministerial continuará aportando a la labor legislativa e impulsando la construcción de ideas y proyectos que impulsen el desarrollo del país, el fortalecimiento del sector transporte, el tránsito y el mejoramiento de la calidad de vida de los colombianos.

23. Ciudadano: Álvaro Forero Granados - Presidente

1. ¿ Cuando resolverán la problemática de las Plataformas Tecnológicas y la Ilegalidad en la prestación del Servicio de Transporte Individual de Pasajeros con Vehículos Particulares ?
2. ¿ Cuándo harán la Sustituciones o Modificaciones al Capítulo 3, Artículos 2.2.1.3.1 al 2.2.1.3.10.1 del Decreto 1079 de 2015 ?
3. ¿ Cuándo resolverán normativamente lo relacionado a la Seguridad Social Integral Contributiva de los operadores de los Vehículos Taxis ? - ¿ Tendrán en cuenta que el propietario del Vehículo Taxi pague el 100% de la ARL y que la Salud (EPS) sea compartida entre Propietario y Operador del Taxi ? - ¿ Cuándo validaran de que el operador del Taxi sea un arrendatario del Vehículo Taxi, con plena libertad de operación dentro de los cánones legales ?
4. ¿ Cuándo regularán lo concerniente al Derecho de Reposición de Vehículos Taxis, costos mínimo y máximo, Derechos, Obligaciones y demás detalles inherentes?

Sugerencias: La carencia de Tarjeta de Control debía ser objeto de Inmovilización del Vehículo Taxi y de Sanción Pecuniaria para el operador del Taxi - El no porte de la Planilla de Viaje Ocasional debe ser objeto de Sanción para el operador del Taxi y no se podrá expedir más adelante una nueva sino ha resuelto la anterior. - El Propietario del Vehículo Taxi será objeto de Sanción Pecuniaria sino acata la disposición de llevar el Taxi a RTM al CDA del convenio de la Empresa donde se encuentra vinculado el Taxi y sus posteriores revisiones preventivas, además, no se le tramitará ni expedirá por parte de la Autoridad Competente la respectiva Tarjeta de Operación hasta que cumpla con esta obligación - La Empresa de Taxis, Persona Natural o Jurídica que no cumpla con verificar, constatar y hacer cumplir estas disposiciones será objeto de Investigación Administrativa y de Sanción por parte de la Autoridad Local Competente - Las Infracciones de Transporte en que incurran los operadores de Vehículos Taxis, sus Propietarios o las Empresas fuera de su Radio de Acción serán única y exclusivamente de Competencia de las Autoridades de Transporte Locales, en tal sentido, el respectivo Comparendo será remitido a esta Autoridad,-

Respuesta

Grupo de Regulación Ministerio de Transporte

De antemano, agradecemos las propuestas e iniciativas planteadas y todas aquellas que se consideren pertinentes para el mejoramiento en la calidad y acceso en la prestación del servicio público de transporte terrestre individual en el país. Por ello, destacamos la expedición de la Circular Externa 20231010000687 de 20 de noviembre de 2023, mediante la cual se trataron asuntos como la validez de las tarjetas de operación, el ejercicio de funciones de vigilancia, inspección y control, así como la aplicación de las reglas en las actuaciones administrativas.

En lo relacionado con el control de la informalidad resulta pertinente destacar el compromiso del Gobierno nacional frente a esta problemática, materializado en el desarrollo normativo formulado por la Superintendencia de Transporte, entidad del sector que se encarga de la dirección,

supervisión y coordinación del desarrollo de la labor de inspección, vigilancia y control en el cumplimiento de las normas relativas a la debida prestación del servicio público de transporte. En ese sentido, la citada entidad expidió la Circular Externa del 30 de marzo de 2023, dirigida a las autoridades de tránsito y transporte locales o territoriales, en la cual se reiteró la necesidad de velar por el cumplimiento del régimen normativo en el control de toda forma de informalidad e ilegalidad en el servicio público de transporte.

De otro lado, resulta oportuno destacar que esta cartera ministerial está implementando las acciones requeridas para el cumplimiento de lo consensuado en la reunión adelantada el 22 de febrero del presente año, en la cual se dialogó con los representantes del sector taxista. En ese orden, esta entidad continuará ejecutando las estrategias del caso para:

- A. Exhortar a las autoridades de tránsito y transporte al cumplimiento de las normas de transporte y tránsito.
- B. Trabajar en conjunto con los Ministerios de TIC, Ciencia, Tecnología e Innovación y Trabajo y los demás actores del sector transporte para la revisión de las plataformas tecnológicas
- C. La construcción de un proyecto de ley que regule el régimen sancionatorio en las diferentes modalidades de transporte.
- D. Revisión de la homologación de vehículos para el transporte individual.
- E. La expedición de circulares relacionadas con el paz y salvo, reposición y tarjeta de control de los vehículos tipo taxi.
- F. Proyecto de resolución que modifica el número de planillas de viaje ocasional para el transporte individual de pasajeros.

Así las cosas, se reitera el compromiso del Gobierno nacional en velar por el cumplimiento de la normativa legal y reglamentaria que regula el servicio público de transporte en condiciones formales y que fomenten la libre y sana competencia.

Por otra parte, es necesario destacar que este Ministerio se encuentra realizando los análisis técnicos y jurídicos correspondientes para continuar con la elaboración del proyecto de decreto que regula la prestación del servicio público de transporte individual, de acuerdo con las observaciones recibidas en el primer periodo de publicaciones y según las políticas adoptadas por el Gobierno nacional, trazadas en la Ley 2294 de 2023, especialmente, en lo referente a promover un servicio de transporte accesible, seguro y de calidad en beneficio de los usuarios.

Por último, se indica que lo relativo a la seguridad social y su pago por parte de propietarios de vehículos, empresas y conductores, es un asunto de exclusiva competencia legal por parte del Ministerio de Salud y Protección Social, quien es la autoridad que regula la materia en el país. Por lo tanto, este Ministerio acompañará las medidas que benefician al sector y protejan la fuerza laboral del país, específicamente, la industria del sector transporte en el marco de sus competencias.

24. Ciudadano: Andrea Sanchez

¿Somos una empresa nueva en el mercado, como hago para tener conocimiento de todo lo que debo de presentar?

Respuesta

Grupo de Regulación Ministerio de Transporte

La prestación del servicio público de transporte se encuentra regulada en el país a través de la Ley 336 de 1996 y el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, Decreto 1079 de 2015, principalmente. En ese sentido, dependiendo del tipo de empresa constituida y la modalidad de transporte terrestre elegida (pasajeros por carretera, especial, colectivo, mixto, individual o carga) deberán cumplirse una serie de requisitos legales y reglamentarios para prestar el servicio.

Ahora bien, si se trata del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, el capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del citado Decreto, contiene los aspectos a tener en cuenta sobre la citada modalidad. Así las cosas, según el artículo 2.2.1.7.2.3. destaca como requisitos para obtener la habilitación y autorización para prestar el servicio público mencionado, los siguientes:

1. Solicitud dirigida al Ministerio de Transporte suscrita por el representante.
2. Certificado de existencia y representación legal, expedido con una antelación máxima de 30 días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.
3. Indicación del domicilio principal y relación de sus oficinas y agencias, señalando su dirección.
4. Descripción de la estructura organizacional de la empresa relacionando la preparación especializada y/o la experiencia laboral del personal administrativo, profesional, técnico y tecnólogo contratado por la empresa.
5. Relación del equipo de transporte propio, de socios o de terceros, con el cual se prestará el servicio, con indicación del nombre y cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, número de chasis, capacidad, y demás especificaciones que permitan su identificación de acuerdo con las normas vigentes.
6. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos propios con los cuales prestará el servicio.
7. Estados financieros básicos certificados de los dos (2) últimos años, con sus respectivas notas. Las empresas nuevas solo requerirán el balance general inicial.

8. Declaración de renta de la empresa solicitante de la habilitación, correspondiente a los dos (2) años gravables anteriores a la presentación de la solicitud, si por ley se encuentra obligada a cumplirla.

9. Demostración de un capital pagado o patrimonio líquido, no inferior a 1.000 salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV).

El salario mínimo mensual legal vigente a que se hace referencia corresponde al vigente al momento de cumplir el requisito.

El capital pagado o patrimonio líquido de las empresas asociativas del sector de la economía solidaria, será el precisado en la Legislación Cooperativa, Ley 79 de 1998 y demás normas concordantes vigentes.

La habilitación para empresas nuevas no estará sujeta al análisis de los factores financieros, pero sí a la comprobación del pago del capital o patrimonio líquido exigido.

10. Comprobante de la consignación por pago de los derechos que se causen, debidamente registrado por la entidad recaudadora.

Por lo tanto, deberá constatar los anteriores y otros aspectos relevantes para prestar el servicio público de transporte terrestre de carga en debidas condiciones bajo la regulación actual del país.

25. Ciudadano: Pedro Abelino Gamba

Es legal que una escuela de conducción suba clases sin que el alumno las tome

Respuesta **Dirección de Tránsito**

No, los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) son responsables de la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción de vehículos, por lo cual certificar personas

26. Ciudadano: Martha Lucia Ruiz Bermúdez

Estadística de los vehículos normalizados desde la expedición de la Resolución 3913 de 2019., al igual del número de vehículos faltantes por normalizar, por la omisión que presentaron en su registro inicial

Respuesta **Grupo Reposición Integral de Vehículos**

Consultado el Sistema RUNT y las bases de datos del Ministerio de Transporte, se ha podido establecer que, desde 27 de agosto de 2019, fecha de expedición de la Resolución 3913 de 2019, hoy compilada en la Resolución 20223040045295 del 4 de agosto de 2022 y hasta el 30 de

noviembre de 2023, se han normalizado 5.030 vehículos que presentaban omisión en el registro inicial, a través de los distintos mecanismos contemplados en el Decreto 632 de 2019.

De igual manera, que, con corte al 30 de noviembre de 2023, se tienen identificados 8.537 vehículos, para los cuales no se ha efectuado el proceso de normalización de la matrícula.

27. Ciudadano: José Arenas

Cuando irán a tratar temas con respecto al servicio de transporte especial

Respuesta

Subdirección de Transporte

Para el Ministerio de Transporte todas las modalidades son importantes y desde la Dirección de Transporte y Tránsito se encuentra una mesa permanente de revisión del estado de la modalidad, en la cual se encuentran las agremiaciones pertenecientes al transporte terrestre automotor especial. No obstante, si se encuentra alguna consulta en específico, podrá realizarla a través del canal de atención de servicio al ciudadano descrito en el siguiente link: <https://mintransporte.powerappsportals.com/>

28. Ciudadano: Luis Eduardo Martínez Olea

buenos días, quisiera saber, hasta cuándo se va acabar el FOCO DE CORRUPCION EN EL GRUPO DE CHATARRIZACION DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE, creo que en este gobierno que habla de transparencia, salió el remedio peor que la enfermedad, ahora en el grupo los mismos funcionarios tienen más fuerza y son más descarados al exigir requisitos de más, por fuera de la ley.?

Respuesta

Grupo Reposición Integral de Vehículos

Al respecto es importante precisar que, en el marco de la política anticorrupción fijada por el Gobierno Nacional, el Ministerio de Transporte ha adoptado el Plan Anticorrupción y Atención al Ciudadano 2023, dentro del cual se ha establecido la ruta que se debe adelantar para los casos donde se identifiquen, situaciones que comprometan funcionarios de la Entidad en eventos de corrupción.

En este sentido, se considera necesario que para los casos de corrupción, que sean de conocimiento de la ciudadanía, se adelanten las denuncias correspondientes, ante la Fiscalía General de la Nación y la Oficina de Control Interno Disciplinario, situación ante la cual, el Ministerio de Transporte estará atento a colaborar y suministrar la información que se requiera para adelantar las respectivas investigaciones, de conformidad con los principios de moralidad, eficacia, transparencia y celeridad como parte integral de las acciones que desarrolla la Administración Pública.

29. Ciudadano: Leidi Bibiana Ríos Hernández

Necesito respuesta para poder canjear mi permiso de conducir en España

Respuesta

Subdirección de Tránsito

Debe solicitar ante el Gobierno de España la solicitud de canje de la licencia de conducción, para que de acuerdo al procedimiento acordado en el Convenio Bilateral; se realice la validación de la información en el Registro Único Nacional de Tránsito. Importante anotar que es potestativo de la República de España en canje de acuerdo al resultado de la validación de la información histórica que reposa en nuestro registro.

30. Ciudadano: jmolina.p

Si el Ministerio realmente quiere hacer cambios y solo gestión, como una propuesta de verdad que se vea el cambio seria la creación de oficinas especializadas y con un servicio eficiente para el registro de maquinaria y equipos, eso es una tortura para poder registrar una maquina y no todas las oficial del RUNT las registran. Gracias

Respuesta

Grupo Coordinación RUNT

El Registro Nacional de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada RNMA fue creado en atención a lo dispuesto en la Ley 1005 de 2006, la cual modificó parcialmente la Ley 769 de 2002.

Este RNMA se encuentra reglamentado por la Resolución 1068 de 2015 y el Decreto 723 de 2014, normas que establecieron requisitos, condiciones y autoridades competentes para la inscripción en el mismo, correspondiendo en este orden de ideas a los organismos de tránsito de país, adelantar los trámites de inscripción, así como la atención de los demás tramites solicitados por los propietarios de tales equipos.

Una dificultad que ha presentado y hecho evidente en el proceso de la inscripción en el registro de maquinaria, ante los organismos de tránsito a nivel nacional, ha sido la falta de completitud de la documentación por parte de los propietarios o poseedores de la maquinaria, razón por la cual el MT viene trabajando en la expedición de un acto administrativo que posibilitará la inscripción en el RNMA de la maquinaria cuyos interesados no disponen de los documentos tales como la declaración de importación y la factura de venta, para lograr su incorporación y consecuentemente la expedición de la tarjeta de registro y generación de información estadística como lo dispone el Decreto Ley 019 de 2012.

Lo anterior propiciará una opción para el registro en todo el país de la maquinaria que hoy no ha logrado ese cometido, bajo los términos o condiciones que el acto administrativo disponga y en todo caso dicho trámite deberá adelantarse ante los organismos de tránsito del país.

31. Ciudadano: Cristian José Bello Cotta

Como superar el costo del transporte en temporada de diciembre

Respuesta

Subdirección de Transporte

De acuerdo con la Resolución 3600 de 2001 modificada por la Resolución 20213040036325 de 2021, las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera gozan de libertad tarifaria y deben mantener a los usuarios informados de las tarifas a cobrar, conforme a lo preceptuado en los artículos 26 y 50 de la Ley 1480 de 2011. No obstante, la Superintendencia de Transporte en su labor de inspección, vigilancia y control podrá requerir el esquema tarifario en cualquier momento. Aunado a lo anterior si usted encuentra que hay una falencia en el servicio, podrá acudir ante la Superintendencia de Transporte.

32. Ciudadano: John Álvaro Rivera

¿Cómo puede uno inscribirse para ser agente de tránsito...?

Respuesta

Subdirección de Tránsito

En atención a su pregunta es preciso señalar que la Ley 1310 de 2009 “Mediante la cual se unifican normas sobre agentes de tránsito y transporte y grupos de control vial de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones”, consagra que la actividad de Agente de Tránsito y Transporte es una profesión y como tal deberán recibir una formación académica integral acorde con su rango que permita una promoción profesional, cultural y social, con acento en la instrucción ética, moral, física, ecológica, de liderazgo y de servicio comunitario.

El Artículo 7 de la misma Ley establece los requisitos para ingresar a los cuerpos de agentes de tránsito y transporte de las entidades territoriales:

1. Ser colombiano con situación militar definida.
2. Poseer licencia de conducción de segunda (2ª) y cuarta (4ª) categoría como mínimo.
3. No haber sido condenado en cualquier época por sentencia judicial, pena privativa de la libertad, excepto por delitos políticos culposos.
4. Ser mayor de edad.
5. Cursar y aprobar el programa de capacitación.
6. Poseer diploma de bachiller, certificado o constancia de su trámite.

Conforme a lo anterior, la persona interesada en ser un Agente de Tránsito deberá llevar a cabo un programa académico, técnico o tecnológico que garantice la idoneidad del agente, el cual podrá llevar a cabo en las escuelas que creen los organismos de tránsito que posean jurisdicción en las

capitales de departamento o en las Universidades Públicas que ofrezca este programa conforme a lo establecido en la Resolución 4548 de 2013 modificada por la Resolución 1943 de 2014. Con posterioridad al cumplimiento de los requisitos señalados, el agente de tránsito podrá ser vinculado a través de planta de personal, en provisionalidad, carrera administrativa o excepcionalmente, vinculados a través de prestación de servicios en los diferentes Organismos de Tránsito del país, esto conforme a lo establecido en el Artículo 7° la Ley 769 de 2002.

33. Ciudadano: María José Insuastti

A Quien pueda interesar, ME HICIERON UN COMPARENDO EN LA CIUDAD DE PEREIRA, EL DIA 7 DE MAYO DEL 2023 ME COLOCARON COMO CONDUCTORA DE UNA MOTO QUE NO CONOZCO, CABE DESTACAR QUE HABÍA EXTRAVIADO MI CEDULA! Y TENGO CONSTANCIA DE ELLO, NO ESTOY INSCRITA EN EL RUNT NO SE CONDUCIR, COLOQUE UNA ORDEN DE PETICION Y DENUNCIA POR LA FISCALIA INCLUSO DESTACO AUN MAS LA INSPECTOR DE ESA ENTIDAD ACA EN PEREIRA ES UNA PERDONA CORRUPTA Y GROSERA, NO ME HAN DADO SOLUCION Y EL AGENTE QUE ME COLOCO LA MULTA TAMPOCO DA RESPUESTA DE LO SUCEDIDO si me pueden ayudar gracias (sic)

Respuesta

Subdirección de Tránsito

El comparendo es la orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la Autoridad de Tránsito por la comisión de una infracción, con el fin de garantizar su derecho a la defensa y contradicción. El ciudadano que quiera realizar la solicitud para la impugnación de orden de comparendo, con la cual podrá acceder a la audiencia pública y así sustentar sus argumentos de inconformidad frente a la imposición de la orden de comparendo.

Es importante señalar que, para los comparendos impuestos por medios tecnológicos, el ciudadano podrá impugnar la orden de comparendo dentro de los once (11) días hábiles siguientes contados a partir de la notificación y para los comparendos impuestos en vía, el ciudadano podrá solicitar la cita para impugnar dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes contados a partir de la imposición del mismo, esto conforme a lo establecido por la Ley 1437 de 2011.

En caso de inasistencia a la audiencia, el ciudadano cuenta con tres (3) días hábiles para justificar sumariamente su ausencia y en caso de ser aceptada la excusa se reprogramará la diligencia por una única vez. La justificación será valorada previamente por la Autoridad de Tránsito de conocimiento. Si el infractor no se hizo presente dentro del término establecido, siempre y cuando tenga una justa causa de su inasistencia, podrá presentar la impugnación hasta antes del día treinta (30) calendario siguiente a la fecha de la imposición de la orden de comparendo. De lo contrario, el proceso contravencional continúa, entendiéndose que queda vinculado al mismo, fallándose en audiencia pública y notificándose en estrados.

En caso de dictar un fallo a favor del interesado, el funcionario de forma inmediata expedirá la Resolución, exonerándolo de la obligación de cancelar el comparendo, y por medio de esta ordenará descargar la sanción del Sistema de Información Contravencional. Si por el contrario la decisión fuera en contra del interesado en la Audiencia procede los recursos de reposición y apelación,

conforme a lo establecido en los artículos 134 y 142 de la Ley 769 de 2002 o Código Nacional de Tránsito. Si una vez practicadas las pruebas en la Audiencia de Impugnación se le declara contraventor, se le impondrá el cien por ciento (100%) de la sanción prevista en el Código, conforme con lo establecido en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002 o Código Nacional de Tránsito modificado por el artículo 24 de la Ley 1383 de 2010, a su vez parcialmente modificado por el artículo 205 del Decreto 019 de 2012.

34. Ciudadano: Víctor Manuel Osorio Angarita

Que va a pasar con los documentos de los vehículos que tiene la fiscalía 56 delegada ante el tribunal de Bogotá desde el año 2013 y después de 10 años aún no da respuesta el coordinador del grupo de reposición integral vehículos de carga? específicamente con mi vehículo. Noticia criminal 11-001-60-00102-2013-00277 placas SKH-518. (sic)

Respuesta

Grupo Reposición Integral de Vehículos

En virtud del principio de colaboración que debe imperar en la administración pública, se solicitará a la Fiscalía 56 Delegada ante el Tribunal, un informe general sobre el estado actual de las investigaciones que cursan en ese Despacho, relacionadas con los hurtos de los automotores que han sido postulados al programa de renovación o modernización del parque automotor de carga, con el fin de definir la situación específica de cada caso.

Ahora bien, en relación con el vehículo de placas SKH518, es de precisar que el proceso que se identifica con la Noticia criminal No. 110016000102201300277, actualmente cursa en la Fiscalía 5 Delegada ante el Tribunal del Distrito Judicial de Barranquilla y que el Ministerio de Transporte, ha requerido en varias oportunidades al citado Despacho judicial, dentro de las que se destaca la solicitud formulada el pasado 9 de noviembre, requerimiento cuya respuesta es indispensable para la toma de decisiones por parte de esta cartera ministerial.

35. Ciudadano: Johan Gallego

¿Por qué tan descuidada la autopista Medellín - Bogotá sector santuario - caño alegre, cuando es una vía tan importante para la gente y el desarrollo del país?

No se puede andar tranquilo en esa vía por los huecos tan inmensos que tienen.

Lleva mucho tiempo haciendo simples parches que a la final se dañan en menos de un mes.

Esa vía necesita una nueva capa urgentemente.

Respuesta

Instituto Nacional de Vías

De manera atenta y respetuosa, le informo que el pasado 23 de octubre de 2023 se impartió orden de inicio al contrato de obra No. 3693 de 2023, suscrito con el Consorcio VIMAQ 045, cuyo objeto es: “GESTIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO INTEGRAL (incluye mantenimiento rutinario) EN LAS CARRETERAS: SANTUARIO - CRUCE RUTA 45 (caño Alegre) PR3+0000 - PR135+0600 RUTA 6005, HOYO RICO – LOS LLANOS (PR 52+0474-PR87+1295) RUTA 2510, LOS LLANOS - TARAZÁ (PR 0+0000 - PR124+0705) RUTA 2511, TARAZÁ - CAUCASIA (PR0+0000-PR63+0996) RUTA 2512 Y LA PINTADA - MEDELLÍN (autopista sur) PR 64+0000 - PR 72+0084 RUTA 2509 (INCLUYE ENLACE CON LA AVENIDA REGIONAL EN SABANETA), EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA.”, por un valor de \$18.293.295.447, y dentro de su objeto contractual se encuentra la atención de actividades de mantenimiento periódico y rutinario, atención de obras de emergencia, puentes y servicios al usuario que incluye los servicios de grúas y ambulancias.

Para el control y vigilancia del mencionado contrato de obra, el Instituto Nacional de Vías -INVIAS contrató como Interventor al CONSORCIO INP, con quien se celebró el contrato 3778 de 2023, el cual inició igualmente el pasado 23 de octubre de 2023.

De esa manera, nos permitimos informar que la mencionada firma interventora recibirá comunicaciones en el Km 2 del anillo vial Floridablanca – Girón, Torre 2 – Oficina 325 de la ciudad de Floridablanca (Santander), teléfono fijo/celular: 607-6183826, y en los correos electrónicos: gerenciageneral@interpro.com.co y directordelicitaciones@interpro.com.co.

36. Ciudadano: Thomas Wieser

Muy buenos días!

Colombia es el único país con peajes carísimas cada 30 km! Pero afuera de Antioquia (👉) no se ve ninguna inversión de estas BÍLLONADAS. En Cundinamarca las obras son paradas durante 15 años y en Santander las TROCHAS SEGUNDARIAS son una vergüenza! (Conectividad 🤔)

Los fondos acaban en los bolsillos de 5 magnates!

Y Ani tanto como INVIAS son ineficaces. Un alza sería otro golpe a la gente como todas las medidas de este gobierno.

Vayan a Galán, Onzaga o Contratación.... (sic)

Respuesta

Instituto Nacional de Vías

En atención a que el Instituto Nacional de Vías tiene a su cargo aproximadamente 11.577 kilómetros de carreteras de la red vial primaria y 29 estaciones de peaje, tendríamos que en promedio dichos peajes se encontrarían cada 399.21 kilómetros.

No obstante ello, las siguientes estaciones a cargo del INVÍAS que están dentro de una misma carretera y/o sobre la continuidad de la misma, son susceptibles de efectuar el cálculo de la distancia existente entre una y otra, así:

- a) Carretera Santuario – Caño Alegre, Ruta 6005: Estaciones Puerto Triunfo y Cocorná. Distancia entre ellas 127 kilómetros.
- b) Carreteras Don Matías (Hoyo Rico) – Puerto Valdivia, Ruta 2511 y Puerto Valdivia – Cauca, Ruta 2512: Estaciones Los Llanos y Tarazá. Distancia entre ellas 122,3 kilómetros.
- c) Carretera Planeta Rica – La Ye, Ruta 2514: Estaciones Tarazá y Carimagua. Distancia entre ellas 154,89 kilómetros.
- d) Carreteras Pasto – Mojarra, Ruta 2502 y Mojarra – Popayán, Ruta 2503. Estaciones Cano y El Bordo. Distancia entre ellas 149,9 kilómetros.
- e) Carretera San Roque – La Paz, Ruta 4901: Estaciones Rincón Hondo y San Diego. Distancia entre ellas 87,65 kilómetros.
- f) Carretera La Paz – Buenavista, Ruta 4902: Estaciones San Diego y San Juan. Distancia entre ellas 95,79 kilómetros.
- g) Carretera Zipaquirá – Ubaté, Ruta 45 A 04: Estaciones Casablanca y Saboya. Distancia entre ellas 94,6 kilómetros.
- h) Carretera Ubaté – Puente Nacional, Ruta 45 A 05: Estaciones Saboya y Oiba. Distancia entre ellas 85,84 kilómetros.
- i) Carretera Puente Nacional – San Gil, Ruta 45 A 06: Estaciones Oiba y Curití. Distancia entre ellas 74,12 kilómetros.
- j) Carretera San Gil - Bucaramanga, Ruta 45 A 07: Estaciones Curití y Los Curos. Distancia entre ellas 42,41 kilómetros.
- k) Carretera Bucaramanga – San Alberto, Ruta 45 A 08: Estaciones Los Curos y Río Blanco. Distancia entre ellas 90,72 kilómetros.
- l) Carretera Mediacanoa – La Virginia, Ruta 2302: Estaciones Río Frio y Toro. Distancia entre ellas 70,7 kilómetros.

Las siguientes 11 estaciones de peaje, no tienen correlación directa una a otra con los demás peajes, por no encontrarse sobre la misma Ruta o siguiendo la conectividad de las mismas: Sáchica, Arcabuco, Crucero, San Clemente, Platanal, Bicentenario, La Parada, Túnel de la Línea – Quindío (cobro en sentido Armenia – Ibagué), Túnel de la Línea Tolima (cobro en sentido Ibagué – Armenia), Cerritos II y El Korán.

Así mismo, el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado parcialmente por el art. 1, Ley 787 de 2002, determina lo siguiente:

“ARTÍCULO 21.- Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo. Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.”

Con fundamento en la facultad anterior, el Instituto nacional de Vías actualiza anualmente el valor de las tarifas de peaje para las estaciones a su cargo, basado en lo previsto en la Resolución No. 000228 de 2013 que establece que dicho incremento se hará el 16 de enero de cada año en el mismo

porcentaje del IPC que se registre para el año inmediatamente anterior, salvo en el año 2023 cuando no se aplicó dicha estipulación acorde con lo ordenado en el Decreto No. 050 de 2023, emitido por el Gobierno Nacional.

37. Ciudadano: @VeeduriadeProyectosenColombia

Es necesario que el INVIAS exija factura electrónica de pago de salario por parte de los contratistas en todos los proyectos a los obreros, profesionales de campo, hay corruptos que se declaran en liquidez al llevar el 50% de desarrollo de la obra, y los dineros que se roban estos individuos son reportados como paraísos fiscales en otros países, es un acto que atenta contra los derechos humanos de las familias de todos los obreros explotados en campo, no hay control por parte de los funcionarios del INVIAS en Bogotá.

Respuesta

Instituto Nacional de Vías

1. Actualmente el INVIAS no exige masivamente facturación electrónica; sin embargo, se está adelantando un proceso gradual para la implementación de la facturación electrónica (se cuenta con aprox. 20% de los microempresarios).
2. El proceso de vigilancia y control se encuentra a cargo de Administradores Viales quienes dan fe que los servicios son prestados por parte de las cooperativas asociadas de trabajo.

38. Ciudadano: @VeeduriadeProyectosenColombia

Como usuarios estamos de acuerdo que suban las tarifas de peaje, pero hay un problema en seguridad vial en las vías a cargo del INVIAS. un ejemplo muy real: para ingresar a pagar la tarifa de peaje Rio blanco municipio del playón Santander, tenemos que transitar por más de 130 baches que atentan contra la seguridad vial, no hay demarcación como es el caso del sector el bambú donde realizaron un mural y quedó sin terminar los trabajos desde hace más de 2 años, Los entes de control no ejercen y no son funcionales, Como es que tenemos que pagar un incremento, cuando el estado de la vía es deplorable, los muertos se quedan en la vía, para ingresar al peaje hay un bache con profundidad mayor a 15 cm..... que pasa con las territoriales, que pasa con los dineros del recaudo que no se aplican a la zona vial donde se realiza el recaudo. Señores INVIAS, si hay corrupción en nuestro departamento de Santander, las vías parecen terciarias, se incumple la ley que regula las obras por recaudo en los peajes

Respuesta

Instituto Nacional de Vías

Los recursos provenientes de los recaudos de peajes financian parcialmente los contratos con el fin de realizar mantenimiento, rehabilitación y mejoramiento; por lo cual, el INVIAS actualmente tiene en ejecución Mantenimiento, Servicios Atención al usuario, Rehabilitación, Sitios Críticos, Atención Puentes, Obras Mayores de las rutas 45A04, 45A05, 45A06, 45A07 y 45A08, con una inversión de más de \$30 mil millones

39. Ciudadano: Viviana Peña Fajardo

señor ministro, necesitamos terminar la pavimentación de la vía Popayán - San José de Isnos por el páramo de Puracé, ¿para cuándo?

Respuesta
Instituto Nacional de Vías

El Contrato 1006-2021 adelanta los trámites correspondientes a la Licencia Ambiental ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, se adelanta la consulta previa y el Estudio de Impacto Ambiental requerido, hasta tanto no se cuente con la aprobación de la Licencia Ambiental no se pueden iniciar las actividades de ejecución de obra en el Sector del parque Nacional Natural del Puracé - PNNP, se proyecta que las obras inicien para el segundo semestre del año 2025, aclarando que este contrato termina su plazo contractual en julio de 2031 y el contratista realiza actividades mantenimiento sobre el PNNP.

40. Ciudadano: Aníbal Herrera

Me gustaría saber por qué no se da a conocer este informe de manera pública por TRVC y por los medios alternativos y al alcance del gobierno, para que todo el mundo pueda verlo y saber que si se está trabajando. Muchas gracias.

Respuesta
Ministerio de Transporte

Para transmitir la Rendición de Cuentas del sector transporte mediante el Sistema de Medios Públicos (RTVC) se debe pautar y pagar la emisión. Por ende, acogiéndonos al Decreto 444 del 29 de marzo de 2023 "Por el cual se establece el Plan de Austeridad del Gasto 2023 para los órganos que hacen parte del Presupuesto General de la Nación", no se hace pago de pauta.

En cambio, el Ministerio de Transporte ha llevado a cabo una difusión masiva de la Rendición de Cuentas a través de sus canales digitales y plataformas en redes sociales, en colaboración con las entidades adscritas. Además, se implementó una estrategia integral que incluyó el envío de correos electrónicos de invitación y transmisión a las bases de datos pertinentes, todo ello en consonancia

con la Estrategia de Comunicaciones 2023 de la entidad y los lineamientos proporcionados por el Departamento Administrativo de la Función Pública.