



RESPUESTAS AUDIENCIA DE RENDICIÓN DE CUENTAS SECTOR TRANSPORTE

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

Ciudadano: Juan Galindo

Pregunta

¿Cuáles van hacer los objetivos del Gobierno con relación a las 4G en 2019?

Respuesta ANI

Respetado ciudadano, agradecemos su participación en nuestro evento y en especial en el Programa de Cuarta Generación de Concesiones viales. Al respecto este gobierno cuando inició encontró un programa con inconvenientes en su desarrollo es así como en el mes de agosto se encontraron 6 proyectos con ejecución avanzada, 12 proyectos iniciados, 5 proyectos con baja ejecución y 6 proyectos sin iniciar su ejecución, con ese panorama se realizaron mesas de trabajo en el sector con el fin de elaborar un plan de acción para lograr los cierres financieros en aquellos proyectos que no lo han alcanzado, firmar el acta de inicio en aquellos proyectos que así lo requieran y realizar todo el apoyo necesario para la aceleración en el proceso de construcción de obras.

Para la vigencia 2019 se tiene planeado, lograr la finalización de la etapa de construcción en 2 proyectos, apoyar la gestión 7 proyectos para que ingresen en el grupo de ejecución avanzada y que 6 proyectos inicien su etapa de construcción.

Adicionalmente, se tiene programado realizar los trámites para la adjudicación de 5 nuevos proyectos.

Ciudadana: Miriam Ayala

Pregunta

¿Ya está definido el trazado del tramo Villeta-Guaduas (ruta del sol)? ¿Cuándo lo inician y cuando lo terminan? ¿Por qué se han demorado tanto en Ejecutarlo?

Respuesta ANI

En primera medida es pertinente aclarar que la vía proyectada entre los municipios de Villeta y Guaduas tiene una longitud de veintitrés (23) kilómetros en doble calzada, de los cuales solo un tramo de cinco (5) kilómetros hace parte del proyecto Ruta del Sol Sector 1, iniciando en la Intersección San Miguel y culminando en el kilómetro 18 (Portal de entrada del Túnel 8, jurisdicción del municipio de Guaduas).



Por otra parte, en relación con los dieciocho (18) kilómetros restantes que conectarían Villeta (Intersección del Cune) con la Concesión Ruta del Sol 1 (Portal de entrada del Túnel 8), la Entidad se encuentra gestionando todas las alternativas posibles (Asociación Público Privada de Iniciativa Pública y de Iniciativa Privada) con miras a estructurar un proyecto que cubra las necesidades del tramo Villeta-Guaduas por lo que a la fecha no se cuenta con un trazado definitivo.

Respecto de su inquietud relacionada con cuando inicia y cuando termina la estructuración del proyecto que intervenga el corredor Villeta Guaduas, si bien la iniciativa pública ya terminó la estructuración técnica con un alcance más amplio requiere demasiados recursos por parte del Estado faltando cerrar la estructuración financiera y legal, también se está estudiando la viabilidad en prefactibilidad de una iniciativa privada que requiere de la instalación de un peaje de control para evitar la elusión en Villeta y por ende se hace indispensable el apoyo de la comunidad.

Frente a la instalación del peaje de Villeta, desde hace 2 meses se inició un plan de socialización con el acompañamiento de la Gobernación de Cundinamarca, y se ha evidenciado la disposición al diálogo de la comunidad que entiende la importancia estratégica del proyecto. Para la instalación de este peaje se pretende dar tratamiento diferenciado a las comunicadas que se vean sustancialmente afectadas y adelantar procesos de transformación para las actividades productivas.

Así las cosas, solo una vez se cuenten con la viabilidad de ingreso por peajes y los trámites de aprobaciones de factibilidad del proyecto por parte de la Entidad, de acuerdo con el mecanismo de contratación seleccionado, así como la aprobación de condiciones financieras y de riesgos por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, se podrá surtir el proceso de selección y adjudicación del contrato de concesión. Una vez adjudicado el contrato se podrá dar inicio a las obras luego de la fase de pre-construcción, en los términos del contrato que para el efecto se suscriba.

Finalmente, respecto del tiempo que ha tomado la estructuración del proyecto y aunado a lo expuesto anteriormente, la Entidad entre los años 2015 y 2017 evaluó un proyecto de Iniciativa Privada que buscaba entre otros, construir los kilómetros pendientes del nuevo trazado de la vía Villeta – Guaduas. Sin embargo, dentro de la estructuración financiera del proyecto, el Originador contemplaba como parte de los ingresos la instalación de una nueva estación de peaje en la vía existente Villeta – Guaduas, por lo que en la etapa de socialización proyecto que se realizó en los municipios de Villeta y Guaduas, la comunidad se opuso a la instalación de esta caseta de peaje y en consecuencia, luego de revisar varias alternativas para subsanar esta situación el originador desistió del proyecto.

En todo caso cabe indicar que este tramo está identificado como una prioridad del Gobierno Nacional y por ello se encuentra incluido en el Plan Maestro de Transporte Intermodal como un corredor estratégico de comercio internacional, razón por la cual la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI continuará gestionando lo



correspondiente con miras a lograr el desarrollo de la infraestructura en el corredor Villeta - Guaduas.

Ciudadano: Rene Peña

Pregunta

¿... Que soluciones dará o planteara el cuatrienio del presidente Duque hacia solucionar las diversas problemáticas que durante tanto tiempo afligieron y aquejan a las sufridas comunidades de los entornos de aeropuerto Eldorado (I y II), y el macro proyecto urbano regional aeropuerto (MURA) soluciones que corresponden ser estructurales en cuanto a salud, ambiente, movilidad, vivienda etc. Comunidades altamente afectadas en todos los sentidos por el impacto del MURA?

Respuesta ANI:

El proyecto El Dorado II, se encuentra en la fase de desarrollo de estudios a nivel de Factibilidad. Dentro de este proceso, se ha tenido en cuenta la realización de los Estudios de Impacto Ambiental y Socio económicos, con miras a la obtención del Licenciamiento Ambiental del proyecto. Este estudio de Impacto Ambiental y Socioeconómico cubre desde el diagnóstico de las características bióticas, abióticas y socioeconómicas (condiciones sociales, prediales y aspectos arqueológicos) del área de influencia del proyecto, se identifican los impactos (ambientales y sociales) que se causarán por la construcción y operación del proyecto, se evalúan los impactos y se presenta un plan de manejo y mitigación de los mismos, con programas ambientales y sociales. A la fecha el Estudio de Impacto Ambiental y Socioeconómico fue radicado ante la ANLA, el pasado 18 de Septiembre de 2018, y se adelanta por parte de esa entidad la evaluación del estudio dentro del proceso de obtención del Licenciamiento Ambiental. El resultado del proceso de licenciamiento, esperado para el mes de Abril o Mayo del 2019, contendrá las medidas de manejo que se tendrán que aplicar durante la construcción y operación del aeropuerto, por quien las realice.

Con respecto al Dorado I, cabe resaltar que la Licencia Ambiental de El Dorado I, está dividida en dos, una parte en cabeza de OPAIN el concesionario y otra en cabeza de AEROCIVIL. A Aerocivil le corresponde el manejo de los impactos de la operación aeronáutica (ruido de aeronaves en pista y por sobrevuelos por áreas residenciales en horarios restringidos, en especial) en relación con la comunidad a través del Programa Buen Vecino, OPAIN maneja los impactos debidos a las Obras al momento de la construcción o la operación de las mismas, caso del terminal de pasajeros, o en plataformas, y tienen un programas de bajo impacto en la comunidad dentro de su estrategia de responsabilidad social corporativa.

En relación con el macro proyecto urbano regional aeropuerto El Dorado - MURA, corresponde a una iniciativa de desarrollo regional entorno al aeropuerto, establecida mediante el Documento Conpes 3490 en el 2007, en él se asigna la responsabilidad de la coordinación del desarrollo de las acciones propuestas a la Empresa de Renovación Urbana, quien realiza la gestión, promoción y coordinación de operaciones urbanas estratégicas de acuerdo con las fases del Macroproyecto. A la fecha la Agencia no ha sido convocada a participar en las reuniones de seguimiento planteadas en el



mencionado documento y desconoce el avance en la implementación de las acciones allí establecidas002E

Ciudadana: Ledys Echeverry

Pregunta

Buenas tardes, solicito amablemente me colaboren con una copia del RUT de la Agencia nacional de infraestructura con el fin de contabilizar el gasto deducible en la empresa Inversiones Agropecuarias triplesiete S.A.S

Respuesta ANI

Respetado ciudadano el NIT de la ANI es el 830125996-9 con este número se ingresa a la plataforma de la DIAN y se puede consultar el RUT de la Agencia Nacional de Infraestructura.

Sea el momento para resaltar que, la Agencia Nacional de Infraestructura no tiene relación con la empresa Inversiones Agropecuarias triplesiete S.A.S

Ciudadano: José Ignacio Bravo

Pregunta:

Estimados señores,

Se hace necesario que en la audiencia le explicaran al país qué solución le van a dar a los 18km que falta por contratar entre Villeta y Guaduas?, Cómo puede ser que las exportaciones y la principal arteria que une a Bogotá con Medellín, Barranquilla, Santa Marta, Manizales esté a un solo carril con curvas donde no caben dos camiones al tiempo? La vía es un caos de curvas con filas de camiones interminables y lo peor es que desde enero de 2018 quedó sin futuro la solución.

A través de un derecho de petición, la ANI se limita a decir que desde enero de 2018 no pasa nada.... no se ha hecho nada!!!! Ni siquiera fue mencionada esta vía como una de las urgentes a destrabar. Tienen mayor prioridad las vías secundarias.

Cómo van a corregir el problema?

Respuesta ANI

En relación con su consulta, le informamos que este tramo está identificado como una prioridad del Gobierno Nacional y por ello se encuentra incluido en el Plan Maestro de Transporte Intermodal como un corredor estratégico de comercio internacional, razón por la cual la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI ha gestionado todas las alternativas posibles con miras a estructurar un proyecto que cubra las necesidades del tramo Villeta-Guaduas, y se encuentra adelantando la definición del mecanismo de contratación del proyecto, vía Contrato de Asociación de Público Privada de Iniciativa Pública o Iniciativa Privada, con el fin de buscar la viabilidad financiera del



proyecto frente a la disponibilidad de los recursos económicos con las que cuenta el Gobierno.

Conforme a lo anterior, se desarrolló una iniciativa pública con un alcance amplio pero que requiere demasiados recursos por parte del Estado. Por otro lado, se ha gestionado la iniciativa privada con un alcance menor, pero que requiere de la instalación de un peaje de control para evitar la elusión en Villeta y por ende se hace indispensable el apoyo de la comunidad.

Frente a la instalación del peaje de Villeta, desde hace 2 meses se inició un plan de socialización con el acompañamiento de la Gobernación de Cundinamarca, y se ha evidenciado la disposición al diálogo de la comunidad que entiende la importancia estratégica del proyecto. Para la instalación de este peaje se pretende dar tratamiento diferenciado a las comunicadas que se vean sustancialmente afectadas y adelantar procesos de transformación para las actividades productivas.

Hoy podemos decir que, para el desarrollo del proyecto ya se cuenta con la estructuración técnica, faltando cerrar la estructuración financiera y legal para finalizar la etapa de estructuración del proyecto. Por lo que, sólo una vez se cuente con la viabilidad de ingreso por peajes y los trámites de aprobaciones de factibilidad del proyecto por parte de la Entidad, de acuerdo con el mecanismo de contratación seleccionado, así como la aprobación de condiciones financieras y de riesgos por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, se podrá surtir el proceso de selección y adjudicación del nuevo contrato de concesión.

Ciudadano: Humberto Valverde

Pregunta

Destacamos sus labores, y campañas en favor de los derechos de los USUARIOS DEL TRANSPORTE LEGAL...

El artículo 71 de la ley 1757 de participación establece la posibilidad, e apoyar iniciativas de control social, como es la e n foro sobre los BENEFICIOS DEL TRANSPORTE LEGAL, ya que hay algunos, vehículos piratas, y hay problemas de seguridad, del trayecto, del municipio de puerto Gaitán, hasta la vereda la cristalina y la vereda planas usan vehículos, sin garantías de seguridad, y que no ofrecen seguridad a los pasajeros, y NO HAY RESPETO, por las normas, de tránsito, hasta un profesor del colegio de la cristalina, de la gobernación del meta ...HACE TRANSPORTE PIRATA, todo un mal ejemplo social

Respuesta Supertransporte

Transporte pirata. La Superintendencia de Puertos y Transporte tiene dentro de sus objetivos fortalecer y favorecer la legalidad en el sector transporte. En esa medida, cuenta con las facultades para investigar y sancionar a quienes prestan el servicio de transporte de manera ilegal o informal.



Para esos efectos, la Superintendencia realiza conjuntamente con la Ditra de la Policía Nacional operativos contra la informalidad; recibe denuncias de ciudadanos relacionadas con posibles conductas ilegales, para investigarlas; y, además, adelanta averiguaciones de oficio con el mismo propósito.

En caso que un ciudadano tenga conocimiento de una actividad ilegal relacionada con la prestación de este servicio público, podrá denunciarla al correo ventanillaunicaderadicación@supertransporte.gov.co, para que la Entidad pueda revisar los méritos y las pruebas sobre la conducta denunciada y, de ser procedente, ejerza sus facultades sancionatorias.

Ciudadano Edgar Soba

Pregunta:

A comienzo de esta semana me inmovilizaron mi vehículo de transporte especial, el día miércoles ya tenía todo al día y listo para tramitar el retiro del vehículo de los patios.

Me solicitan autorización del servicio vigía de la Supertransporte expedido por la página web, pero desde el miércoles no está sirviendo la página y parece que va para largo el funcionamiento incorrecto.

Solicito de la manera más cordial me ayuden a gestionar o me indiquen que proceso debo hacer en este momento ya que si la página no funciona, no puedo sacar mi vehículo de patios, y por cada día el valor para poder sacarlo se va incrementando por lo cual me veo perjudicado y me parece muy casual que esté pasando esto.

Respuesta Supertransporte

Inmovilizaciones. En los días 28, 29 y 30 (en la mañana) de noviembre de 2018, el sistema Vigía de la Superintendencia de Puertos y Transporte interrumpió sus servicios, como consecuencia del hallazgo de conductas presuntamente ilegales y corruptas relacionadas con la entrega de vehículos. A ese respecto, la Entidad presentó las denuncias correspondientes en la Fiscalía General de la Nación, así como revisó los protocolos y procedimientos para la entrega de vehículos inmovilizados, para garantizar la transparencia y legalidad debida a los ciudadanos en todos los procesos.

Se resalta que, en cualquier caso, la entrega de todos los vehículos se ha realizado dentro de los términos legalmente previstos para resolver las solicitudes de los ciudadanos. Y, desde el día 20 de noviembre en la tarde se puso en funcionamiento de nuevo, bajo los nuevos protocolos de seguridad y con un plan de contingencia para atender con más personas las solicitudes de los ciudadanos, para evaluar las que se recibieron durante los días en los que el Vigía estuvo sin funcionar, por las razones antes expuestas.



Ciudadano: Luis Alberto Pérez

Pregunta:

Aeropuerto la Palestina. ¿Por qué, se insiste en este proyecto a sabiendas que no es viable desde lo económico, técnico, operacional y sin una gran inversión?

Respuesta Aerocivil:

El proyecto de Aeropuerto del Café es una iniciativa de la Región quienes han venido impulsando dicho proyecto ante el gobierno nacional y las entidades que lo representan, en tal sentido a continuación se relacionan las principales acciones llevadas a cabo hasta la fecha:

- Mediante Convenio 131 la Financiera de Desarrollo – FINDETER y la Asociación Aeropuerto del Café firmaron un convenio con el objetivo de “Aunar esfuerzos entre las partes para contratar la consultoría que tendrá como objeto Elaborar el Estudio de factibilidad socioeconómica del aeropuerto del Café, Fase II Palestina (Caldas), y su impacto en el desarrollo nacional”, de 2017.
- El convenio de cooperación No. 11 de 2017, suscrito el 26 de mayo del mismo con la Agencia Nacional de Infraestructura y Aeropuerto del Café para aunar esfuerzos técnicos, administrativos y jurídicos entre dichas entidades, orientados a la articulación de acciones para la estructuración del citado proyecto, a través del mecanismo de asociación público privada a través de la transferencia de conocimiento en las metodologías necesarias en la maduración y aprobación del mismo.
- El 21 de agosto de 2018, la Agencia Nacional de Infraestructura, entregó el “Estudio de factibilidad socioeconómica del aeropuerto del Café, Fase II Palestina – Caldas. Radicado No.2018-409-057715-2 de 12 de junio de 2018”, realizado por la firma PROFIT Banca de inversión,
- El 18 de octubre de 2018 se aprobó la inclusión en el Presupuesto General de la Nación - PGN / 2019 de una partida de 100.000 millones, para el Aeropuerto del Café, lo cual obedeció a una iniciativa parlamentaria, suscrita por setenta (70) Congresistas y se contó con beneplácito de las autoridades de la región y miembros de la Junta Directiva de la Asociación Aeropuerto del Café – AeroCafé.
- En mesas de trabajo del sector Transporte, presidida por la señora Ministra, se acordó presentar a consideración del DNP y posterior aprobación del Congreso de la República, la inclusión en la Ley del Plan Nacional de Desarrollo, la constitución de un patrimonio autónomo para manejar los recursos destinados para la construcción del Aeropuerto del Café y darle sostenibilidad a largo plazo.
- Por solicitud del Aeropuerto del Café, la autoridad aeronáutica, se encuentra estudiando el permiso de construcción de la pista en la nueva orientación, en cumplimiento del RAC 14.2.2. “Estudio, construcción y reformas de aeródromos, aeropuertos, helipuertos e instalaciones”.

Ciudadano: Martín David Peñaloza Beltrán



Pregunta:

Para mí como representante de los trabajadores de la aeronáutica civil, me gustaría que se traten los temas de recurso humano, sobrecarga laboral v/s crecimiento del sector, incremento operacional, corrupción, condiciones de la infraestructura aeronáutica, implementación de la profesionalización y carrera en la Aeronáutica Civil, contratación, asistencia estaciones aeronáuticas. Son temas que están completamente ligados a la seguridad aérea y que al día de hoy se encuentran en una situación muy crítica

Respuesta Aerocivil

El factor humano es fundamental para la Aerocivil y es una permanente preocupación en la Industria del transporte aéreo y de la Aviación civil, por lo cual este año nos hemos concentrado en mejorar el cumplimiento de las obligaciones de carácter laboral que era un problema estructural, para lo cual se trabajó en el levantamiento del techo fiscal lo cual permitió hacer un reconocimiento a los funcionarios de la entidad en la vigencia 2018 representada en una bonificación adicional, de igual forma ha permitido pagar algunas deudas que se tenían en materia de seguridad social; por ejemplo a los bomberos aeronáuticos.

El levantamiento del techo fiscal, se logró a través de la expedición de la Ley 1896 del 30 de mayo de 2018, gracias a un trabajo conjunto y al apoyo recibido por parte del gobierno Nacional, Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Departamento Administrativo de la Función Pública, y de las Asociaciones Sindicales de la entidad. El levantamiento del techo fiscal permitirá en la vigencia 2019, suplir más de 300 vacantes de la planta legal, lo que ayudará a atenuar los problemas carga laboral.

De igual forma se está trabajando con el Departamento de la Función Pública y el Ministerio de Hacienda, para incluir en las bases de la ley del Plan Nacional de Desarrollo, un artículo que permita el levantamiento del techo fiscal para la Aerocivil, en concordancia con el crecimiento dinámico de la demanda, lo que requiere ampliar los horarios de operación y la disponibilidad de personal especializado como controladores de tránsito aéreo, bomberos, entre otros.

Por otra parte, es importante mencionar que en el Plan Estratégico Aeronáutico 2030 se contempla el desarrollo y fortalecimiento de la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria y del Desarrollo del talento Humano del sector a través del objetivo estratégico “Fortalecer la gestión del conocimiento para lograr el desarrollo integral y sostenible del talento humano, en línea con el crecimiento de la aviación civil en Colombia”.

Adicionalmente, por solicitud expresa de la Dirección General, las áreas técnicas tienen la responsabilidad de estructurar un Acuerdo de Niveles de Servicio para los Sistemas CNS, MET- Energía, por los Grupos de la Dirección de Telecomunicaciones, los jefes de soporte técnico de las Regionales y los coordinadores de los grupos de la DSNA, aseguren la ejecución del Plan de mantenimiento.

Todos estos estudios son la base para asegurar la viabilidad del proyecto.



Ciudadano: Miguel Cubillos

Pregunta:

Ministra si en Colombia mueren 18 personas a diario ¿Qué trabajo está haciendo el Ministerio de Transporte en conjunto con el Ministerio de Educación para proteger la vida? Viceministerio de Transporte - ANSV Comportamiento "

Respuesta Agencia Nacional de Seguridad Vial:

La Agencia Nacional de Seguridad Vial está gestionando el trabajo interinstitucional con el Ministerio de Educación Nacional con el fin de fortalecer una movilidad adecuada y segura de la comunidad educativa.

Ciudadano. Hernando Robles

Pregunta:

¿Cuál es la capacidad de la Agencia de seguridad vial y la policía de carreteras para evacuar heridos del lugar del accidente?

Respuesta Agencia Nacional de Seguridad Vial:

El transporte en ambulancia está cubierto por el SOAT, pero la Agencia Nacional de Seguridad Vial no tiene dentro de sus funciones la evacuación de los heridos en el lugar del accidente, esta función le corresponde a las ambulancias de las concesiones viales y/o las ambulancias, públicas o privadas que llegan a los lugares a través de los Centros Reguladores de Urgencias. En algunos casos esta función también la desarrollan organismos de socorro como bomberos, defensa civil y cruz roja. La Dirección de tránsito y transporte tampoco tiene la función de traslado de pacientes.

Ciudadana: Tatiana Gualdron

Pregunta:

“¿Por qué no alcanza el presupuesto para la inversión en material publicitario, video y capacitación de seguridad vial?”

Respuesta Agencia Nacional de Seguridad Vial:

Comunicaciones "Para el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la divulgación, la comunicación y la capacitación en todo lo que tiene que ver con políticas, estrategias y planes de seguridad vial son un tema fundamental para la contribución en la disminución de siniestralidad vial en el país.

Por esta razón se ha venido invirtiendo en campañas de capacitación y sensibilización en diferentes carreteras del país y en talleres a motociclistas con expertos internacionales. Asimismo, se ha trabajado incansablemente en promover la seguridad en las vías a través de múltiples medios: en televisión con el programa de la ANSV, HISTORIAS EN LA VIA, en radio con el programa del mismo nombre, además de cuñas radiales difundidas en medios locales y nacionales. Y por último en redes sociales, que es uno de los medios publicitarios con más alcance en la actualidad.



Así mismo lo invitamos a ver la respuesta dada a su pregunta en la audiencia de rendición de cuentas del pasado 7 de diciembre de 2018, dando clic en el link: <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/7100/informe-audiencia-publica-de-rendicion-de-cuentas-2018/>

Ciudadano: Milton Antonio Camargo Casallas

Pregunta:

Salvar vidas de los motociclistas consiste en hacer controles más estrictos al momento de dar una licencia de conducción, para ser motociclista se debería implementar cursos más estrictos para nuevos motociclistas y los que ya se encuentran con licencias pero sin la debida capacitación, que ha hecho el ministerio en cuanto al tema.

Respuesta Agencia Nacional de Seguridad Vial:

Comportamiento "Los motociclistas son la principal víctima de la movilidad. Según el Observatorio Nacional de Seguridad vial en 2017 fallecieron 3375 motociclistas. Para la Agencia Nacional de Seguridad Vial es una prioridad implementar medidas integrales para la seguridad vial de los motociclistas, las cuales van desde ajustes institucionales a nivel local y nacional, construcción de infraestructura segura para los motociclistas, regulación para mejorar la seguridad de los vehículos, hasta la realización de campañas de cultura ciudadana y la capacitación teórico práctica de los motociclistas.

Adicionalmente, la Agencia Nacional de Seguridad Vial está formulando actualmente los lineamientos técnicos y metodológicos para la implementación de la prueba teórico práctica como condición para el otorgamiento de licencias de conducción. Esta medida contribuirá a la idoneidad de los conductores con licencia, y así a reducir la siniestralidad vial.

Ciudadano: René Peña Meléndez

Pregunta:

¿Qué ha pasado y qué pasará: Con las comunidades que sufren afectación por obra pública.?

** ¿A que se debe ¿Qué opina con la nueva normativa que permite que con las regalías las multinacionales logren obra pública?*

**¿Qué medidas plantea el nuevo Gobierno hacia el beneficio del mediano y pequeño transportador?*

**¿Como articular las tecnologías limpias a las ciudades y al país?*

Respuesta Ministerio de Transporte

(i) Las comunidades cuentan con los mecanismos legales para proteger cualquier tipo de afectación. Sin perjuicio de lo anterior, es el querer de este Gobierno que las comunidades se apropien de sus proyectos y sean conscientes de los beneficios que ellas traen. Para ello, se han propiciado herramientas, como lo es la instalación de veedurías regionales y la creación de herramientas de información que permitan la



participación de la comunidad. En todo caso, continúa la figura de la consulta previa y existe un proyecto de ley para su reglamentación, dado que es importante definir alcances claros. (ii) No puede anunciarse una causa generalizada para las fallas que hayan podido ocurrir. Cada caso es especial y concreto, y así mismo son cada una de las investigaciones que se adelantan a efectos de conocer las causas reales. Con ello, podrán tomarse las medidas del caso. (iii) No es clara la pregunta, dado que no conocemos la normativa a la que se refieren, en tanto afirma que "con regalías" multinacionales logran obra pública. El régimen de regalías es claro, y beneficia es a entes territoriales. Su funcionamiento puede encontrarse en: Ley 1530 de 2012; Decreto 1949 de 2012; Decreto 0905 de 2013; Dec. 0817 de 2014; Acuerdo 0017, Acuerdo 0015, Acuerdo 0020; Circular 006 de 2014; Circular 057 de 2013 y 059 de 2012.

Ciudadano: María del Carmen Vivas Barragán

Pregunta:

¿Que política piensa implementar el Ministerio de Transporte frente al problema de las empresas de transporte que son solo vincular vehículos y despachar los mismos, pero no prestan ningún beneficio a los propietarios, conductores ni mucho menos responsabilidad en sus obligaciones?

Respuesta Ministerio de Transporte

El Ministerio de Transporte ha venido trabajando en la revisión y modificación de los reglamentarios de las distintas modalidades de transporte. En este sentido tiene como objetivo que las regulaciones permitan el fortalecimiento institucional empresarial, orientado a que realmente la empresa de transporte asuma su papel como entidad habilitada para prestar el servicio de operación en la modalidad correspondiente, asumiendo además contratos de vinculación de la flota de tal forma que se desestime o desaparezca la afiliación y se propicie la administración directa de los equipos. Igualmente, se está trabajado en la generación de la política pública en conjunto con el Ministerio de Trabajo para lograr la formalización laboral de todos los conductores de servicio de transporte público y avanzar en los procesos de formalización del oficio. Toda esta tarea está acompañada de la participación de los actores del sector de 6 mesas regionales que se realizaron en el último trimestre y se continuarán el próximo semestre. Este acercamiento con los actores nos ha permitido conocer de primera mano la problemática que se está presentando para poder atender dentro del marco normativo todas las solicitudes.

Ciudadano: María del Carmen Vivas Barragán

Pregunta:

¿Qué medidas se pueden tomar con la afectación de los ciclistas en las vías quienes invaden los carriles?

Respuesta Agencia Nacional de Infraestructura



Los ciclistas hacen parte del conjunto de usuarios vulnerables de la vía, y por lo tanto de los actores prioritarios en un sistema vial seguro.

Frente a su pregunta, es importante precisar que los ciclistas no invaden los carriles, sino que los usan. De acuerdo a lo estipulado en los artículos 9 y 17 de la Ley 1811 de 2016, un ciclista puede hacer uso efectivo de cualquiera de los carriles disponibles en una vía, siempre y cuando se de cumplimiento a las disposiciones de circulación presentes en el Código Nacional de Tránsito.

Artículo 9°. Normas específicas para bicicletas y triciclos. El artículo 95 de la Ley 769 de 2002 quedará así: Artículo 95. Normas específicas para bicicletas y triciclos. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas: 1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código. 2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo. 3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.

En consecuencia, un ciclista tiene la posibilidad de transitar en forma exclusiva (en ciclorruta) o bajo condiciones de tráfico compartido (ocupando un carril), aunque coexista la oferta de ambas infraestructuras, sin que ello represente sanciones y/o algún otro tipo de señalamiento. No obstante, en virtud de garantizar la seguridad de todos los actores viales, se recomienda el uso preferente de la ciclo-infraestructura presente en los corredores urbanos e interurbanos del país, de acuerdo a lo definido en la Guía de ciclo infraestructura para ciudades colombianas. https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/4853/publicacionesmovilidad_sostenibleguia_de_ciclo-infraestructura_para_ciudades_colombianas/

Ciudadano: Juan José Becerra

Pregunta:

¿Qué Garantías y que derechos nos reconoce el Ministerio de Transporte frente a nuestra labor con el Transporte en cualquier servicio.?

Respuesta Ministerio de Transporte

En materia de servicio público de Transporte, de conformidad con la ley la empresa de transporte es la que ostenta el título habilitante y el permiso de prestación de servicios; el propietario del vehículo es un inversionista que vincula el equipo a la empresa de transporte y el conductor del vehículo debe tener una relación directa con la empresa de transporte.

Ahora bien, descrito este esquema legal, para el Ministerio de Transporte es fundamental mejorar las condiciones bajo las cuales se está ejecutado el contrato de vinculación del vehículo, que se volvió por tradición solo un contrato de afiliación pero no es clara la responsabilidad de la empresa frente al servicio, al propietario y al conductor.



El Ministerio de Transporte ha venido trabajando en la revisión y modificación de los actos reglamentarios de las distintas modalidades de transporte. En este sentido tiene como objetivo que las regulaciones permitan el fortalecimiento institucional empresarial, orientado a que realmente la empresa de transporte asuma su papel como entidad habilitada para prestar el servicio de operación en la modalidad correspondiente, asumiendo además contratos de vinculación de la flota de tal forma que se desestimule o desaparezca la afiliación y se propicie la administración directa de los equipos. Igualmente se está trabajado en la generación de la política pública en conjunto con el Ministerio de Trabajo para lograr la formalización laboral de todos los conductores de servicio de transporte público y avanzar en los procesos de formalización del oficio. Toda esta tarea está acompañada de la participación de los actores del sector de 6 mesas regionales que se realizaron en el último trimestre y se continuarán el próximo semestre. Este acercamiento con los actores nos ha permitido conocer de primera mano la problemática que se está presentando para poder atender dentro del marco normativo todas las solicitudes.

Ciudadano: Hugo Ospina

Pregunta:

¿Con el cobro del IVA a Uber, legaliza su actividad en Vehículos particulares?

Respuesta Ministerio de Transporte

No, este Ministerio constantemente se ha pronunciado en el sentido de afirmar su compromiso con la legalidad y es así como la única forma de lograr la legalización es con el estricto cumplimiento de la ley 336 de 1996, el decreto 1079 de 2015 "Empresa legalmente continuidad, debidamente habilitada, con permiso de prestación de servicios y usando equipos homologados y debidamente matriculados para el servicio público"

Ciudadano: Juan Carlos García Jerez

Pregunta:

¿Qué se puede esperar para los terminales de pasajeros de transporte terrestre en esta administración?

Respuesta Ministerio de Transporte

El Ministerio de Transporte enfoca su acción en dos tareas: 1. adelantar un estudio que permita determinar categorización de las terminales y en consecuencia tasas de uso según categoría, se revisará y si es el caso actualizará la NTC 5454 DE 2006. 2. Respecto de la estructura de cálculo para la tasa de uso, atendiendo la solicitud de los gremios, se analizará la viabilidad de realizar la actualización anual con base en el SMMLV y no en el IPC como hoy funciona.

Ciudadano: Gonzalo Corredor

Pregunta



Gran preocupación el hecho que en esta audiencia Pública de Rendición de Cuentas, no se mencione nada sobre los 1,880 organismos que apoya al Transito CDA 'S, CQC 'S, CEA 'S Y CIAS sobre su actividad y protección.

Respuesta Ministerio de Transporte

Para el Ministerio de Transporte, los organismos de apoyo, son de vital importancia en el cumplimiento de las disposiciones generales en materia de tránsito, por tal motivo se tiene proyectado un ejercicio de regulación integral, que nos permita fortalecer las acciones de certificación tanto para los vehículos, como para las personas, así mismo la inclusión de la RTM-EC, para nuevos vehículos tales como cuatrimotor, remolques y semiremolques.

Ciudadano: Manuel Castro

Pregunta

¿Cómo ha avanzado la legislación en cuanto a la detección electrónica de infracciones a través de vehículos en movimiento específicamente para vehículos mal estacionados?

Respuesta Ministerio de Transporte

El Ministerio de Transporte teniendo en cuenta la Resolución 718 de 2018 artículo 6 Parágrafo 1, los SAST (Sistemas o equipos automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito) solo podrán posicionarse en sitios que hagan parte de la infraestructura vial respetando lo dispuesto en la Ley 1228 de 2008, de modo que no procederá su instalación en colinas, viviendas u otros equipamientos aledaños, ni podrán operarse en vehículos en movimiento, con excepción de la detección aérea.

Ciudadano: Juvenal Espitia Villamil

Pregunta

Una recomendación para esta Rendición de cuentas: Incluir una parte o capítulo donde se dé cuenta de la situación actual y perspectiva de los organismos de apoyo al tránsito que son cerca de 2,000 en el país.

Respuesta Ministerio de Transporte

Con el objetivo de integrar la información estatal obligatoria y la información de interés para ciudadanos, el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas, emprendieron una campaña solicitando a los ciudadanos que propusieran temas de su interés y los cuales fueron desarrollados en la audiencia pública de rendición de cuentas del pasado 7 de diciembre de 2018. Por tal motivo, agradecemos su propuesta y la tendremos en cuenta para nuestra próxima audiencia de rendición de cuentas. Así mismo lo invitamos a revisar constantemente nuestra página web www.mintransporte.gov.co donde se publican este tipo de convocatorias, noticias e información que puede ser de su interés,



Ciudadano: Manuel Castro Amaya

Pregunta

"Por medio del presente correo quisiera proponer el tema: ¿cómo ha evolucionado la legislación frente a la regulación de los Sistemas Automáticos y Semiautomáticos de detección de infracciones?, específicamente en los siguientes puntos:

Comapresencia virtual: ¿se ha definido algún detalle por parte del MT o el MTIC en cuanto a las características y requerimientos que debe tener la comparencia virtual, con el fin de que los encargados del proceso puedan enfocarse en desarrollarla de manera adecuada?

Detección desde vehículos en movimiento: En varias mesas de trabajo se ha manifestado la necesidad de realizar detecciones con vehículos en movimiento específicamente para la toma de la infracción C02, por causa de que el estacionamiento en zonas prohibidas es una problemática creciente en los principales Municipios de Colombia, y la mejor forma de mitigarlo es por medio de SAST ubicados en patrullas móviles. En este sentido se requiere 1) que la legislación lo permita y 2) que se defina la metodología de aprobación para este tipo de SAST, pues la que existe actualmente no aplicaría ya que no es un punto fijo sino tramos completos de circulación del vehículo.

Otros que surgan en la mesa de trabajo."

Respuesta Ministerio de Transporte

"Según la LEY 1843 de 2017, "POR MEDIO DEL CUAL SE REGULA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN MARCHA DE SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES" en su artículo 10° es obligatorio adicionar en la vía señales visibles que informen que es una zona vigilada por cámaras o radar, localizadas antes de iniciar estas zonas. Las zonas deberán ser establecidas con base en los estudios técnicos, por parte de las autoridades de tránsito, respetando los límites definidos por el Ministerio de Transporte conforme al artículo segundo de la presente ley. Para las vías nacionales en donde operen sistemas tecnológicos automáticos o semiautomáticos fijos para la detección de infracciones de velocidad, la señal tendrá que ubicarse con una antelación de 500 metros de distancia.

En cuanto a la comparencia virtual el Artículo 12 determina que corresponde que, dentro de los seis meses siguientes a la vigencia de esta ley, quienes operen sistemas automáticos y semiautomáticos para detectar infracciones de tránsito, implementará igualmente mecanismos electrónicos que permitan la comparencia a distancia del presunto infractor. Esta reglamentación no está sometida. Norma nacional.

Ciudadano: Carlos Madiedo

Pregunta

"Actualmente estoy realizando una investigación en temas de movilidad por lo que me gustaría realizar las siguientes preguntas:



1. *¿Cuáles son las propuestas del Ministerio de Transporte con relación a las condiciones y las políticas de desregulación para los taxis, y en el mismo sentido para servicios privados de transporte como uber o cabify?*
2. *Han conversado con los taxistas y las plataformas tipo uber y cabify? Hay propuestas para avanzar en la necesaria regulación de este servicio?"*

Respuesta Ministerio de Transporte

"Este Ministerio se pronuncia en el sentido de dar estricto cumplimiento a la legalidad establecida conforme a la reglamentación de las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996. Este es el marco legal actual y vigente para cualquier reglamentación en cuanto a un servicio público de transporte.

Adicional esta la sentencia de la corte 033 de 2014 SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE

Características

"El servicio público de transporte presenta las siguientes características: i) Su objeto consiste en movilizar personas o cosas de un lugar a otro, a cambio a una contraprestación pactada normalmente en dinero. ii) Cumple la función de satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad, mediante el ofrecimiento público en el contexto de la libre competencia; iii) El carácter de servicio público esencial implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación - la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida -, y la seguridad de los usuarios - que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte (ley 336/96, art. 2º). iv) Constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado; v) El servicio público se presta a través de empresas organizadas para ese fin y habilitadas por el Estado. vi) Todas las empresas operadoras deben contar con una capacidad transportadora específica, autorizada para la prestación del servicio, ya sea con vehículos propios o de terceros, para lo cual la ley define al reglamento la determinación de la forma de vinculación de los equipos a las empresas (ley 336/96, art. 22); vii) Su prestación sólo puede hacerse con equipos matriculados o registrados para dicho servicio; viii) Implica necesariamente la celebración de un contrato de transporte entre la empresa y el usuario. ix) Cuando los equipos de transporte no son de propiedad de la empresa, deben incorporarse a su parque automotor, a través de una forma contractual válida."

Así mismo lo invitamos a ver la respuesta dada a su pregunta en la audiencia de rendición de cuentas del pasado 7 de diciembre de 2018, dando clic en el link: <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/7100/informe-audiencia-publica-de-rendicion-de-cuentas-2018/>

Ciudadano: Milton Antonio Camargo Casallas

Pregunta

Reducir los límites de velocidad en las principales vías que tan viable es para la movilidad, no es mejor controlar la entrada de tanto vehículo nuevo a las vías.



Propongo como alternativa que para poder tener un vehículo nuevo se tenga que chatarrizar y cancelar matrícula de uno o dos vehículos viejos.

Respuesta Ministerio de Transporte

El Ministerio de Transporte no tiene competencia alguna en bienes privados y cada alcalde de conformidad con la ley es la autoridad competente para determinar por donde pueden o no pueden y como pueden circular los vehículos, peatones, ciclas, etc. en su jurisdicción.

Ciudadano: Rafael Guillermo Morales

Pregunta

¿Cómo el Ministerio de Transporte da absoluto cumplimiento de la constitución política Artículo 25 artículo 38 persecución Sindical Edad y Salarios?

Respuesta Ministerio de Transporte

El Ministerio de Transporte, en cumplimiento de lo ordenado en la Constitución Política y en la ley, ha dado cabal cumplimiento a las garantías sindicales ordenadas, en particular con los funcionarios asociados colectivamente en la asociación sindical (ANSEMITRA). La administración trabaja mancomunadamente y mantiene comunicación permanente con la Asociación, mediante las siguientes acciones, entre otras:

- Permisos sindicales
- Respeto al fuero sindical
- Negociaciones colectivas
- Seguimiento Sindical
- Dialogo permanente entre la Administración y la Asociación con el nivel directivo (subdirectores, directores, secretaría general y despacho del Ministro)
- Respuesta a los requerimientos de información
- Reuniones interdisciplinarias para atender sugerencias y/o peticiones