



Superintendencia de Transporte

Respuestas a los ciudadanos

**Audiencia Pública de Rendición de Cuentas
2023**

En cumplimiento a la Ley 1757 de 2015 y a lo establecido en el Manual Único de Rendición de Cuentas, la Superintendencia de Transporte en remite respuesta a las preguntas de los ciudadanos en el Facebook Live de rendición de cuentas 2023, agradeciendo a todos los grupos interesados por participar en los espacios de diálogo y control de la gestión de la entidad.

Pregunta No. 1

Ciudadano: Alexander Pabon

Doctora Ayda, de qué manera se van a mejorar los aplicativos Taux, Orfeo y Vigía, para que los Vigilados tengan acceso sin contratiempos y puedan realizar sus pagos.

Respuesta:

Inicialmente se ha venido mejorando la infraestructura base (servicios en la nube que nos permiten alta disponibilidad, fortalecimiento de herramientas con tecnología de punta y ampliación de canales).

De otro lado tenemos aplicativos que ya tienen mucho tiempo de uso con la ST, algunos de ellos están en proceso de actualización tecnológica dado el cambio en los procesos o en la normatividad vigente. Para algunos aplicativos se va a llevar más tiempo debido a la información sensible que manejan y el traumatismo que puede tener de cara al vigilado, esto pensando en que el mantenimiento y actualización sea más competitivo con los estándares de calidad y servicio.

Finalmente, otro de los factores es el continuo fortalecimiento de las capacidades tecnológicas de nuestro equipo de trabajo al interior de la ST, mediante capacitaciones e integraciones con partners que tienen soluciones ya creadas y que se pueden ajustar a nuestras necesidades.

Pregunta 2

Ciudadano: Alexander Pabon

Doctora que va a pasar con los provisionales de la entidad frente al concurso de méritos y a la reestructuración.

Respuesta:

La situación de los provisionales depende de los resultados del Concurso de Méritos por parte de la Comisión Nacional del Servicio Civil.

Frente a la reestructuración de planta de la Entidad, la Superintendencia ha comenzado con la fase inicial con el Departamento Administrativo de la Función Pública, en donde comenzamos con la estructuración del documento técnico y estudio de diagnóstico. Para la vigencia 2024, se completará la fase de diagnóstico e iniciaremos con el levantamiento de cargas de trabajo. Posterior a esto, se buscará la viabilidad técnica y presupuestal para la implementación de la reestructuración."

Pregunta 3

Ciudadano: Luz Angela Mora

¿Las áreas de apoyo no participaron?

Respuesta:

La rendición de cuentas es un ejercicio de las entidades para que la sociedad evidencie los resultados de la entidad de acuerdo con el cumplimiento de la misión o propósito fundamental, además, de la entrega efectiva de servicios orientados a satisfacer las necesidades o problemas sociales los grupos de valor.

Los procesos de apoyo son la base fundamental para que se lleven a cabo los procesos misionales, sin ellos no podría llevarse a cabo la gestión."

Pregunta 4

Ciudadano: Karen Silva

¿Cómo se les permitió a las personas sordas entender esta rendición de cuentas?

Respuesta:

En la Superintendencia de Transporte velamos por el acercamiento con el ciudadano y la inclusión, por ello, tratamos siempre de utilizar recursos que nos permitan informar nuestras labores a todos los colombianos y extranjeros que nos consultan. Sin embargo, para la ocasión de la Rendición de Cuentas 2023 en los videos que presentamos como resumen de los paneles tuvimos transcripciones para que todos quienes nos siguieron pudieran conocer el tema en materia. Seguiremos trabajando por mejorar las estrategias de comunicación para todos nuestros grupos de valor.

Pregunta 5

Ciudadano: Alexander Pabon

Quisiéramos se dé a conocer, como va la reestructuración y rediseño que está adelantando la Superintendencia de Transporte.

Respuesta:

Frente a la reestructuración de planta de la Entidad, la Superintendencia ha comenzado con la fase inicial con el Departamento Administrativo de la Función Pública, en donde comenzamos con la estructuración del documento técnico y estudio de diagnóstico. Para la vigencia 2024, se completará la fase de diagnóstico e iniciaremos con el levantamiento de cargas de trabajo. Posterior a esto, se buscará la viabilidad técnica y presupuestal para la implementación de la reestructuración.

Por otro lado, en la audiencia la secretaria general comentó del rediseño institucional en la entidad (a partir del tiempo 3:17:11), el video de Rendición de Cuentas 2023 lo encuentra en el siguiente enlace: <https://www.youtube.com/watch?v=6r7WVbDsXVU>

Pregunta 6

Ciudadano: Consuelo Ayala

Es importante tener claridad sobre lo que realiza cada una de las delegadas

Respuesta:

Durante la audiencia se realizó la presentación de los delegados y las funciones de las Delegaturas, además de sus logros.

Para más información puede consultar la página Web de la entidad, allí encontrará la información y documentos de cada una de las Delegaturas.

www.supertransporte.gov.co

Además, se publicó ABC de las funciones de las delegaturas el día 15 de noviembre de 2023 en el sitio web de la SuperTransporte, consúltalo en el siguiente enlace:

[https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2023/Noviembre/DelegaturaPU_15/abc delgaturas 14.11.23 VF.pdf](https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2023/Noviembre/DelegaturaPU_15/abc_delgaturas_14.11.23_VF.pdf)

Pregunta 7

Ciudadano: Gilberto Palencia

Esperamos que la contratación de los Softwares para los usuarios continúe en manos de las concesiones. Que amplíen el uso para todos los usuarios, y no solo para los vehículos que circulan frecuentemente por el peaje. Solo si lo contratan ellos funcionarían bien.

Respuesta:

El artículo 2 de la Constitución Política dispuso entre los fines esenciales del Estado el servicio a la comunidad, la promoción de la prosperidad general y la garantía efectiva de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; la defensa de la independencia nacional, el deber de mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Asimismo, estableció que las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes del país en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

El artículo 82 de la Constitución Política dispuso que es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

El artículo 365 de la Constitución Política establece que al Estado le corresponde asegurar la prestación eficiente de los servicios públicos a todos los habitantes del territorio nacional de acuerdo con el régimen jurídico que para el efecto fije la ley, sin desconocer que estos servicios pueden ser prestados por el mismo Estado de manera directa o indirecta, por comunidades organizadas o por particulares, evento en el cual, el Estado mantiene la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios.

El artículo 4 de la Ley 472 de 1998, por el cual se desarrolla el artículo 88 de la Constitución Política, introdujo un listado enunciativo de aquellos derechos colectivos de interés constitucional y, en su literal j), incluyó dentro de estos “[e]l acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna”.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 21 y numeral 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, en concordancia con el inciso primero del artículo 5 de la Ley 336 de 1993, el transporte es un servicio público esencial bajo la regulación del Estado que implica la prevalencia del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía a todos los habitantes del territorio nacional de la adecuada prestación del servicio que permita el ejercicio del derecho fundamental a la libertad de locomoción, circulación o movilidad previsto

¹ Este artículo establece los principios fundamentales del transporte.

² El carácter del servicio público del transporte.

³ “El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo.”

en el artículo 24 de la Constitución Política, preponderancia que también ha sido reconocida en diferentes pronunciamientos de la Corte Constitucional, por ejemplo, en las Sentencias C-450 de 1995, C-885 de 2010, T-604 de 1992, T-987 de 2012 y T-202 de 2013, en las que se destaca la protección especial que debe existir por parte del Estado.

Así mismo, en el sector transporte la seguridad y la integridad de los usuarios es prioridad esencial dentro de la prestación del servicio público esencial de transporte, así como de los servicios conexos y complementarios que se prestan a través de la infraestructura dispuesta para tal fin. Esto lo dejó en claro el legislador en el artículo 2 de la Ley 105 de 1993, en los artículos 2 y 3 de la Ley 336 de 1996 y en el artículo 3 de la Ley 1682 de 2013.

El artículo 84 de la Ley 1450 de 2011 dispone que los Sistemas Inteligentes de Tránsito y Transporte SIT son un conjunto de soluciones tecnológicas informáticas y de telecomunicaciones que recolectan, almacenan, procesan y distribuyen información, y se deben diseñar para mejorar la operación, la gestión y la seguridad del transporte y el tránsito. Entre los cuales se encuentran los Sistemas de Gestión y Control de Flota, de Recaudo, de Semaforización, entre otros.

Para tal efecto, se adoptarían los reglamentos técnicos, los estándares y protocolos de tecnología, para el uso de la tecnología en los proyectos SIT y los sistemas de compensación entre operadores.

Adicionalmente, expone que el montaje de los sistemas inteligentes de transporte podrá implicar la concurrencia de más de un operador, lo que significará para el usuario la posibilidad de acceder a diferentes proveedores, en diferentes lugares y tiempo.

El artículo 2 de la Ley 1682 de 2013 dispone que la infraestructura del transporte es un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos

El artículo 3 de la Ley 1682 del 2013 determina: “Características de la infraestructura del transporte. La infraestructura de transporte como sistema se caracteriza por ser inteligente, eficiente, multimodal, segura, de acceso a todas las personas y carga, ambientalmente sostenible, adaptada al cambio climático y vulnerabilidad, con acciones de mitigación y está destinada a facilitar y hacer posible el transporte en todos sus modos.”

⁴ Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias.

El artículo 4 de la Ley 1682 de 2013 dispone que la infraestructura de transporte está integrada, entre otros, por la red vial de transporte terrestre automotor con sus zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio, instalaciones operativas como estaciones de pesaje, centros de control de operaciones, estaciones de peaje, áreas de servicio y atención, facilidades y su señalización, y por las redes de sistemas inteligentes de transporte.

El artículo 3 del Decreto 2846 de 2013 establece que el Ministerio de Transporte evaluará y adoptará la reglamentación necesaria para el almacenamiento de información en los dispositivos a bordo, el acceso a dichos dispositivos, la transferencia de datos e información en condiciones adecuadas de operación y seguridad, y formalizará los demás aspectos complementarios que le permitan promover activamente la interoperabilidad necesaria entre proyectos REV.

El Artículo 2.5.4.3 del Decreto 1079 de 2015 precisó que para la interoperabilidad del sistema de Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV) el Ministerio de Transporte regulará las condiciones financieras, técnicas y jurídicas mínimas que debe cumplir una entidad para ejercer el rol de operador, intermediador o cualquier otra función en el sistema IP/REV.

La Superintendencia de Transporte en observancia de la delegación de que trata el artículo 4 del Decreto 2409 de 2018 ejerce las funciones de vigilancia, inspección y control que le corresponden al Presidente de la República como suprema autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte y su infraestructura velando por el libre acceso, seguridad y legalidad del transporte, en aras de contribuir a una logística eficiente del sector.

Con ocasión a la delegación que trata el artículo 4 del Decreto 2409 del 24 de diciembre de 2018, la Superintendencia de Transporte ejerce funciones de supervisión como suprema autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte y su infraestructura, en este caso, a través de la Dirección de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura, con el fin de inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y cumplimiento de las normas que rigen el sistema de tránsito y transporte, encaminadas a garantizar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte, en especial, con relación a los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación y/o mantenimiento de la infraestructura de transporte y servicios conexos.

De acuerdo con el artículo 5 del Decreto 2409 de 2018 son funciones de la Superintendencia de Transporte –entre otras- ordenar y/o decretar medidas especiales o provisionales a través de acto administrativo de carácter particular y cuando así proceda, para que se adopten los correctivos necesarios por los prestadores del servicio de transporte, los puertos, las concesiones o infraestructura, servicios conexos, y los demás sujetos previstos en la ley en busca de garantizar la debida prestación del servicio público de transporte, así como la correcta operación de los servicios conexos en puertos, concesiones e

infraestructura, siempre privilegiando la protección de los derechos de los usuarios en los términos señalados en la normativa vigente.⁵

A través de la Resolución Nro. 20213040035125 del 11 de agosto de 2021 el Ministerio de Transporte adecuó la reglamentación del Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV). Entre los asuntos regulados para la implementación progresiva del Sistema inteligente de Transporte, el artículo 8 dispuso: “(...) los Actores Estratégicos tendrán un plazo máximo de 30 días calendario contados a partir de la notificación de la resolución que lo habilita, para lograr los acuerdos que regulen su relación con todos los demás Actores Estratégicos habilitados en las condiciones de interoperabilidad descritas en la presente resolución y sus anexos como condición previa para prestar servicios a través del Sistema IP/REV. Una vez vencido el plazo anterior, se aplicará la Oferta Básica de Interoperabilidad entre quienes no hayan suscrito acuerdos e iniciará la prestación de los servicios.”

Por su parte, el artículo 34 precisó que para la fase I, los operadores de los peajes referidos en el artículo 33 de la Resolución debían contar con un acuerdo con al menos un Intermediador a más tardar el 31 de octubre de 2021. (Término que fue modificado por medio de la Resolución Nro. 20213040035125 del 11 de agosto de 2021, ampliándolo al 28 de febrero de 2022.)

Para que el Estado cumpla con la construcción y conservación de la infraestructura de transporte, el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 dispuso que la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas que cobrará por el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, con el fin de garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo, sin perjuicio que en la misma normatividad se establezcan exenciones o tarifas diferenciales.

Lo anterior, concuerda con lo señalado en el inciso segundo del artículo 30 de la mencionada Ley, para los casos en que la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, en sus respectivos perímetros, concedan a particulares la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial, eventos en los cuales, el peaje representa una forma de recuperar la inversión que se efectúe para la ejecución de estos contratos.

De esta manera, el peaje es un instrumento que el legislador previó para que el Estado cobre por el uso de la infraestructura de transporte y recupere la inversión que se efectúe en la ejecución de contratos de concesión, siendo en todo caso la construcción y la conservación de la infraestructura de transporte el propósito que en esencia justifica el establecimiento de peajes en las vías del país.

En este sentido, las estaciones de peaje y las redes de los Sistema Inteligentes de Transporte hacen parte de los bienes que integran la infraestructura de transporte

⁵ Decreto 2409 de 2018. Artículo 5. Numerales 11 y 12.

las cuales, en el caso de la red vial están destinadas para el cobro de la tarifa de peajes establecidos conforme con la regulación que al respecto ha sido definida.

Estas disposiciones expresadas como valores superiores del ordenamiento jurídico están encaminadas a perseguir determinados fines del sector transporte, como ocurre con el servicio de Recaudo Electrónico Vehicular a través del sistema para la Interoperabilidad de Peajes, estableciendo roles en la cadena logística que cuidan no solo los intereses de cada uno de ellos, sino, también, protegen los postulados que sirven de fundamento a las mismas normas, como lo son los principios que rigen el sector transporte y dotando a las diferentes autoridades del sector con los mecanismos necesarios para que el recaudo de peajes se preste a través de la infraestructura terrestre conforme con criterios técnicos, jurídicos, operativos y logísticos necesarios.

Ahora bien, el objetivo de estos postulados jurídicos no solo es el cuidado y conservación de la malla vial o los bienes tangibles de la infraestructura del transporte, como es el caso de las estaciones de peaje, pues, estos principios y condiciones también deben caracterizar la infraestructura de transporte - concordantes y complementarios entre ellos- y buscan proteger los derechos de todas las personas, los cuales, únicamente pueden encontrar limitaciones jurídicas en su ejercicio, y no de otra índole, y esto está estrictamente ligado a temas de calidad y libre acceso a las infraestructuras del transporte, aclarando desde ya que el libre acceso se predica de manera universal para todos los usuarios que tengan una actividad económica o no asociada al transporte e independientemente de su condición. Luego, también existen bienes jurídicos intangibles en la relación entre prestadores y usuarios que acompañan la operación y la entrega del servicio.

Respecto del servicio de Recaudo Electrónico Vehicular a través del sistema para la Interoperabilidad de Peajes, desde cualquier punto de vista este debe obedecer y encontrarse representado en aquellos postulados que permitan proteger la prestación del servicio público.

Pregunta 8

Ciudadano: Alexander Pabon

Doctora Instamos a la Supertransporte , se adelanten las Acciones de Repetición contra los Superintendentes y funcionarios responsables por el detrimento por el pago de sentencias de reintegros

Respuesta:

El Comité de Conciliación de la Superintendencia de Transporte tiene dentro de sus funciones, la de evaluar los procesos que hayan sido fallados en contra de la entidad con el fin de determinar la procedencia de la acción de repetición e informar al Coordinador de los agentes del Ministerio Público y ante la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, las correspondientes decisiones anexando copia

de la providencia condenatoria, de la prueba de su pago y señalando el fundamento de la decisión en los casos en que se decida no instaurar la acción de repetición. En ese sentido, esta instancia administrativa ha analizado la viabilidad de iniciar o no las acciones de repetición, en contra de alguno o algunos de los responsables de la expedición de los actos administrativos demandados y declarados nulos.

En aplicación del principio de legalidad previsto en el artículo 29 Constitucional, las conductas solo pueden juzgarse conforme a la ley vigente para el momento en que fueron cometidas, por lo tanto, se impone el análisis de los casos, en lo sustancial, con arreglo a lo dispuesto en la Ley 678 de 2001, las modificaciones de la Ley 2195 de 2022 y la Ley 1474 de 2011. Los estudios de los casos reposan en los archivos del Comité de Conciliación de la Superintendencia de Transporte.

Pregunta 9

Ciudadano: Alexander Pabon

Se debe exigir a la policía de carretera más control y el cumplimiento de los velocímetros para evitar accidentes como el la semana pasada

Respuesta:

La superintendencia de Transporte es una Entidad comprometida en ejercicio de sus funciones de inspección vigilancia y control, hacia sus vigilados y el debido cumplimiento de la ley para garantizar la prestación del servicio público de transporte con las garantías técnicas reglamentarias para que los vehículos que hacen parte del parque automotor sean confiables y seguros para el ciudadano. Por otra parte, la Dirección de Tránsito de la Policía Nacional DITRA, es una dependencia especializada en tránsito y transporte que busca garantizar el cumplimiento de la ley y de más normatividad del sector transporte. Sin embargo, esta Entidad carece de facultades para exigir a este órgano policial el cumplimiento de su deber.

Pregunta 10

Ciudadano: Abraxas Lexilis Cether

¿Cuál fue la gestión de la super transporte en Bogotá? Cada día son más los abusos de poder de la policía de tránsito qué correctivos se han tomado?

Respuesta:

Ahora bien, es importante precisar que las autoridades de tránsito del territorio nacional son el Ministerio de Transporte; los Gobernadores y los Alcaldes; los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital; la Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte; los Inspectores de

Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial; la Superintendencia de Transporte, las fuerzas militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5º del artículo 3 de la Ley 769 de 2002 y los agentes de Tránsito y Transporte.

Así las cosas, se debe tener en cuenta que, para el caso concreto, la jurisdicción del Distrito Capital la autoridad de tránsito está en cabeza de la Alcaldía Mayor de Bogotá con delegación de sus funciones a la Secretaría Distrital de Movilidad, quien tiene facultades de Inspección, Vigilancia y Control para el transporte público en sus modalidades de masivo, urbano y vehículos taxi. Así como la de adelantar los procesos contravencionales de las ordenes de comparendo de la jurisdicción.

Por lo anterior, La Superintendencia de Transporte no es el superior jerárquico o funcional de los organismos de tránsito ya que estos ostentan autonomía administrativa, por lo tanto, en caso de evidenciarse abusos de poder por parte de la policía o agentes de tránsito se debe poner en conocimiento las conductas no acordes al ordenamiento jurídico ante la misma entidad oficina de control interno disciplinario o ante la Procuraduría General de la Nación."

Pregunta 11

Ciudadano: Eduar Becerra

Y los huecos en las vías, accidentes, vías sin demarcación, sin señalización...

Respuesta:

En desarrollo de las funciones y demás actuaciones propias de esta Superintendencia, la Dirección de Promoción y Prevención de Concesiones e Infraestructura adelanta la vigilancia e inspección a las carreteras del país enmarcadas dentro del alcance de su competencia, respecto a lo cual cabe resaltar las actividades que se ejecutan en el desarrollo de los Programas Especiales de Supervisión SETA - Supervisión Especial de temporada alta y PESCRI - Programa Especial de Sectores Críticos de Siniestralidad, a través de los cuales se realizan actividades de análisis, reconocimiento in situ y seguimiento sobre las condiciones de la infraestructura, lo cual incluye el estado del pavimento y de la señalización. Con base en lo anterior, se requiere a los vigilados la respectiva implementación de acciones de mejora y demás mecanismos tendientes a subsanar las deficiencias, daños, fallas y en general todo aspecto que genere riesgo en la seguridad vial para los usuarios, en aras de preservar además de la seguridad, la calidad y el libre acceso