

**MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**

RESOLUCIÓN NÚMERO 8150 DE 10/06/2026

"Por medio de la cual se define el alcance y se reglamentan las características técnicas de la infraestructura tecnológica del Sistema de Control y Vigilancia para los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación"

EL SUPERINTENDENTE DE TRANSPORTE

En ejercicio de las facultades constitucionales, legales y en especial las previstas en la Ley 105 de 1993, Ley 769 de 2002, modificada por la Ley 1383 de 2010, la ley 1702 de 2013, la Ley 2050 de 2020, el Decreto Unico Reglamentario 1079 de 2015, el Decreto 2409 de 2018 y las demás normas concordantes y,

CONSIDERANDO

Que el artículo 2 de la Constitución Política dispuso 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.

Que el artículo 24 de la Constitución Política estableció que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, siempre sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades competentes para garantía de la seguridad de los habitantes y preservación de un ambiente sano.

Que el artículo 189 de la Constitución Política dispuso que le corresponde al Presidente de la República el ejercicio de las atribuciones de inspección y vigilancia de los servicios públicos y las actividades de que tratan los numerales 22, 24 y 25.

Que, el artículo 150 de la Constitución Política estableció que le corresponde al Congreso de la República expedir las normas a las cuales debe sujetarse el Gobierno para el ejercicio de las funciones de inspección y vigilancia que le señala la Constitución.

Que el artículo 365 de la Constitución Política y el literal b del artículo 2 de la Ley 105 de 1993, establecen que le corresponde al Estado ejercer las funciones de planeación, regulación, control y vigilancia del servicio público de transporte y de las actividades a él vinculadas para asegurar la prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional del servicio público de transporte, por lo cual están sometidos al régimen jurídico que fije la ley y podrá ser prestados por el

RESOLUCIÓN NÚMERO 8150 DE 10/06/2026

"Por medio de la cual se define el alcance y se reglamentan las características técnicas de la infraestructura tecnológica del Sistema de Control y Vigilancia para los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación"

Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares.

Que la Ley 769 de 2002, en su artículo 3, parágrafo 1, dispuso que determinadas funciones de tránsito pueden asignarse, mediante delegación o convenio, para su realización, a entidades públicas o privadas que asumen una responsabilidad en calidad de organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

Que el parágrafo 3 de la misma norma legal dispuso que la Superintendencia de Transporte tiene la función de vigilar y controlar a las autoridades, los organismos de tránsito y las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

Que el artículo 1 de la Ley 769 de 2002, establece como principios rectores del tránsito terrestre a nivel nacional *"la seguridad de los usuarios, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, la libre circulación, la educación y la descentralización"*, preceptos conforme a los cuales deben desarrollarse las actividades a cargo de los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

Que el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 119 del Decreto Ley 2106 de 2019 y el artículo 7 de la Ley 2251 de 2022, "Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones – Ley Julián Esteban", contempla los requisitos para obtener una licencia de conducción para vehículos automotores de servicio particular y público.

Que, entre estos requisitos se encuentra la aprobación de un examen teórico y práctico de conducción de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. La norma citada establece:

"(...) c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, que garanticen cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.

En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior mencionadas se facultará a las autoridades públicas y entidades privadas que estén registradas en el sistema RUNT, para practicar los exámenes de

RESOLUCIÓN NÚMERO 8150 DE 10/06/2026

"Por medio de la cual se define el alcance y se reglamentan las características técnicas de la infraestructura tecnológica del Sistema de Control y Vigilancia para los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación" que trata este literal, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.

(...)

Para vehículos de servicio público:

Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y, aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Las condiciones para la prestación de este servicio serán las mismas previstas en el literal c) del inciso anterior.

Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte. (...)."

Que el artículo 24 de la Ley 769 de 2002 establece que el titular de una licencia de conducción puede solicitar ante un organismo de tránsito o una entidad pública o privada por éste autorizada, la recategorización de su licencia, para lo cual debe presentar y aprobar un nuevo examen teórico-práctico para la categoría solicitada y presentar un certificado de aptitud en conducción otorgado por el centro respectivo.

Que el Ministerio de Transporte mediante Resolución 1349 de 2017, modificada por la Resolución 20213040063845 del 29 de diciembre de 2021, y compiladas en la Sección 1 del Capítulo 7 del Título 3 de la Resolución 20223040045295 de 2022, reglamentó las condiciones de habilitación para los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) y las condiciones, características de seguridad y el rango de precios al usuario por concepto del examen teórico y práctico para la obtención de la licencia de conducción en el territorio nacional.

Que, por medio de la Resolución 20253040037125 de 2025, el Ministerio de Transporte reglamentó los nuevos requisitos de registro de los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación en el Registro Único Nacional de Tránsito y estableció las condiciones para realizar el examen teórico y práctico de conducción que deben presentar los aspirantes para el otorgamiento de la licencia de conducción y/o su recategorización.

RESOLUCIÓN NÚMERO 8150 DE 10/06/2026

"Por medio de la cual se define el alcance y se reglamentan las características técnicas de la infraestructura tecnológica del Sistema de Control y Vigilancia para los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación"

Que, el artículo 3.7.3. de la mentada Resolución definió a los CALE como los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito para la realización de los exámenes teórico y práctico de conducción en todo el territorio nacional, cuyo registro es solicitado por Instituciones de Educación Superior de naturaleza pública ante el Ministerio de Transporte a través del Sistema RUNT.

Que, por otra parte, en el artículo 3.7.5.5 de la resolución en comento, el Ministerio de Transporte estableció que el Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) constituye la infraestructura tecnológica de soporte que permite verificar que la operación del CALE sea íntegra, permitiendo la trazabilidad de sus servicios.

Que, la función de vigilancia, inspección y control tiene como propósito garantizar el orden y el cumplimiento normativo en las actividades del sector transporte, incluyendo las de apoyo al tránsito.

Que, por otra parte, es menester destacar que mediante el Decreto 2409 de 2018, acto administrativo que modificó y renovó la estructura de la Superintendencia de Transporte, se estableció la necesidad de modernizar los sistemas de inspección, vigilancia y control.

Que existen razones suficientes por las cuales, ante situaciones que pueden constituir un riesgo para la prestación de los servicios en los CALE, se torna imperioso que la Superintendencia de Transporte adopte medidas que le permitan actuar preventiva y correctivamente para minimizar el riesgo o impacto de las conductas que atentan contra el interés general y los derechos de los distintos actores del sistema de transporte.

Que, la Superintendencia de Transporte, en el marco de las funciones de que tratan los numerales 2 y 15 del artículo 7 del Decreto 2409 de 2018, puede adoptar las políticas, metodologías y procedimientos y expedir los reglamentos, manuales e instructivos que sean necesarios para ejercer la vigilancia, inspección y control.

Que, asimismo, el numeral 6 del artículo 5 del Decreto 2409 de 2018, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 15 párrafo 4 de la Constitución Política, dispone que la Superintendencia de Transporte está facultada para solicitar a las autoridades y particulares el suministro y entrega de documentos públicos, privados, reservados, garantizando la cadena de custodia, y cualquier otra información que se requiera para el correcto ejercicio de sus funciones.

Que, desde el año 2018, la Superintendencia ha venido en un proceso de renovación con el propósito de tener una mayor capacidad técnica y tecnológica

RESOLUCIÓN NÚMERO 8150 DE 10/06/2026

"Por medio de la cual se define el alcance y se reglamentan las características técnicas de la infraestructura tecnológica del Sistema de Control y Vigilancia para los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación"

para fortalecer la función de vigilancia e implementar estrategias encaminadas a la protección de los usuarios del sector con el fin de incrementar su confianza en la prestación de los diferentes servicios que en este confluyen.

Que, el Congreso de la República, con la aprobación de la Ley 1450 de 2011, por medio de la cual se aprobó el "Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014", definió la Seguridad Vial como una política de Estado, razón que lo llevó a otorgarle a la Superintendencia de Transporte, como una de las estrategias orientadas a lograr el fortalecimiento de las capacidades de la administración, una facultad para expedir la reglamentación referente a las características técnicas mínimas que debían tener los sistemas de seguridad documental que debían implementarse por parte de los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

Que, en la búsqueda de crear un mecanismo de seguridad documental que permitiera ejercer la función de vigilancia preventiva y reactiva con mayor eficiencia y eficacia sobre las actividades de otros organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, con miras a impactar positivamente los servicios ofrecidos por estos actores, tanto en transparencia como en calidad, la Superintendencia de Transporte advirtió la necesidad de contar con herramientas modernas basadas en tecnología que le permitieran capturar y acceder a información precisa sobre los procedimientos que se adelantan al interior de estos establecimientos.

Que, para tal propósito, la Superintendencia de Transporte reglamentó las características y componentes del que denominó Sistema de Control y Vigilancia (SICOV), soportado en las tecnologías de la información, que ocupa la instalación de un conjunto de dispositivos de hardware y soluciones de software que le permiten lograr un enteramiento, con información precisa y detallada, de la operación al interior de los organismos de apoyo, en sus distintas sedes y en las distintas fases de la prestación de sus servicios.

Que, toda la información que se capta, registra, procesa, almacena y transmite a través del SICOV, incluyendo datos personales y sensibles, facilita el ejercicio de las funciones de Inspección, Vigilancia y Control a cargo de la Superintendencia de Transporte.

Que, el Plan Nacional de Seguridad Vial adoptado por el Estado colombiano para el decenio 2022-2031, a través del Decreto 1430 del 29 de julio de 2022, fijó como objetivo general la reducción del 50% en el número de muertes y lesiones graves para 2031. Para lograrlo, es fundamental fortalecer los procesos de capacitación y evaluación de aspirantes a conducir, pues esta es la base para

RESOLUCIÓN NÚMERO 8150 DE 10/06/2026

"Por medio de la cual se define el alcance y se reglamentan las características técnicas de la infraestructura tecnológica del Sistema de Control y Vigilancia para los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación"

tener conductores más competentes, conscientes del riesgo inherente a la actividad de conducción y más respetuosos de las normas de tránsito.

Que la implementación del nuevo modelo de evaluación de aspirantes y por ende la expedición de este acto administrativo por parte de la Superintendencia impactan potencialmente de manera positiva en dos de las Áreas de Acción de seguridad vial desarrolladas en el Decreto en referencia, a saber, el *Comportamiento seguro de los actores viales* (Área No. 4), y el *Cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial* (Área No. 5). Concretamente, los objetivos de "Fortalecer los procesos de verificación de la idoneidad de los conductores, y aspirantes a la obtención, recategorización o renovación de la licencia de conducción" y el numeral 1.5.1., que bajo esa misma lógica contempla la acción concreta de "Actualizar el examen teórico y práctico para la obtención por primera vez y recategorización de la licencia de conducción (...)".

Que, el mejoramiento de las capacidades institucionales de la Superintendencia de Transporte es necesario para lograr un ejercicio efectivo de las funciones de inspección, Vigilancia y Control de los CALE que van a prestar servicios a lo largo del territorio nacional.

Que, ante esa necesidad, la Superintendencia de Transporte emprendió en 2022 una estrategia de transformación digital que sigue en curso, y que apuesta, precisamente, por el fortalecimiento de las capacidades institucionales a partir del uso de sistemas y herramientas de TI, la innovación en procesos y la implementación de estrategias de co-creación para el cumplimiento de los objetivos de la entidad.

Que, la expedición de este acto administrativo se enmarca en la política pública de gobierno digital y en el fomento de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC) como herramienta fundamental para la modernización y eficiencia del Estado colombiano.

Que, tal y como se establece en el artículo 11 del Decreto 2409 de 2018, se asignan funciones a la Oficina de Tecnologías de Información y las Comunicaciones para dotar a la entidad de una dependencia responsable de las tecnologías de información, que permita modernizar los sistemas de inspección, vigilancia y control y así generar importantes eficiencias y mejores resultados.

Que, la Ley 1341 de 2009, que define los principios y conceptos sobre la sociedad de la información y la organización de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, establece en su artículo 2, entre otras disposiciones, que el

RESOLUCIÓN NÚMERO 8150 DE 10/06/2026

"Por medio de la cual se define el alcance y se reglamentan las características técnicas de la infraestructura tecnológica del Sistema de Control y Vigilancia para los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación"

fomento, la promoción y el desarrollo de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones son una política de Estado que involucra a todos los sectores y niveles de la administración pública y de la sociedad, para contribuir al desarrollo educativo, cultural, económico, social y político e incrementar la productividad, la competitividad, el respeto a los Derechos Humanos inherentes y la inclusión social.

Que, a través del Decreto 767 de 2022 se actualizó la Política de Gobierno Digital, con el propósito de fortalecer los procesos de transformación e innovación digital en el sector público, promoviendo el uso y aprovechamiento de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) como herramienta fundamental para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y habitantes del territorio nacional, siendo una política que busca lograr un Estado más eficiente y transparente para el ciudadano.

Que, la Ley 2294 de 2023, establece en el artículo 143 que el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones debe diseñar e implementar estrategias para democratizar las TIC y desarrollar la sociedad del conocimiento y la tecnología en el país, a través de medidas como:

"[...] 5. Implementar iniciativas de transformación digital como herramienta para la productividad, la generación de empleo, la dinamización de la economía en las regiones y la potencialización de la economía popular.

6. Fortalecer el Gobierno Digital para tener una relación eficiente entre el Estado y el ciudadano, que lo acerque y le solucione sus necesidades, a través del uso de datos y de tecnologías digitales para mejorar la calidad de vida.

7. Promover un entorno digital seguro para generar confianza en el uso y apropiación de las TIC. [...]"

Que, en este contexto de avance tecnológico y compromiso con la modernización del Estado, el Sistema de Control y Vigilancia para CALE se integra como un componente esencial de la visión de los Sistemas Inteligentes de Transporte y busca fomentar un entorno digital seguro, en línea con la Política de Gobierno Digital, para proteger al ciudadano de fraudes y suplantaciones en la obtención de su licencia de conducción.

Que, la Ley 1450 de 2011 en su artículo 84 definió los Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT) como el conjunto de soluciones tecnológicas, informáticas y de

RESOLUCIÓN NÚMERO 8150 DE 10/06/2026

"Por medio de la cual se define el alcance y se reglamentan las características técnicas de la infraestructura tecnológica del Sistema de Control y Vigilancia para los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación"

telecomunicaciones que recolectan, almacenan, procesan y distribuyen información, los cuales deben diseñarse para mejorar la operación, la gestión y la seguridad del transporte y el tránsito en el país.

Que, en cumplimiento de lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 8 Ley 1437 de 2011, el proyecto de acto administrativo junto con su anexo técnico fueron divulgados el 27 de febrero de 2026, hasta el 06 de marzo de 2026, en el sitio web de la Superintendencia de Transporte, para la recepción de observaciones.

Que, mediante memorando número 20268000045823, del 19 de mayo de 2026, el Superintendente Delegado de Tránsito y Transporte certificó que las observaciones recibidas sobre el borrador de resolución fueron analizadas y respondidas en su totalidad, habiendo acogido la mayor parte de estas.

Que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 1340 de 2009, modificado por el artículo 146 de la Ley 1955 de 2019, la Superintendencia de Transporte solicitó a la Superintendencia de Industria y Comercio que rindiera concepto de abogacía de la competencia sobre la presente Resolución y, mediante Radicado No. 26-165631-3-0 del 11 de mayo de 2026, dicha entidad formuló dos recomendaciones a esta Superintendencia en relación con este:

(i) En relación con el artículo 2 del proyecto y el Anexo Técnico: **"Complementar** la motivación técnica respecto de los requisitos referidos en la sección 4.1.1.", y (ii) En relación con el artículo 11 del proyecto: **"Considerar** definir un plazo de implementación para el Anexo Técnico."

Que las recomendaciones efectuadas por la Superintendencia de Industria y Comercio se acogieron parcialmente. El Comité Técnico Operativo para el Fortalecimiento del SICOV de esta Superintendencia, en sesión sostenida el 27 de mayo de 2026, analizó y discutió las razones por las cuales no era pertinente acogerlas en su totalidad, las que se resumen a continuación:

Respecto de la primera recomendación

Se recomendó complementar la motivación técnica respecto de los requisitos referidos en la sección 4.1.1. Los requisitos objeto de la recomendación son: **(i)** la certificación TIER III para el Centro de Procesamiento de Datos (CPD); **(ii)** la certificación MINEX III para los lectores biométricos dactilares y la conformidad con el estándar ISO/IEC 30107-3 Niveles 1 y 2, certificada por un laboratorio acreditado bajo NIST/NVLAP, para los sistemas de reconocimiento facial; **(iii)** la arquitectura descentralizada con capacidades de procesamiento local en cada

RESOLUCIÓN NÚMERO 8150 DE 10/06/2026

"Por medio de la cual se define el alcance y se reglamentan las características técnicas de la infraestructura tecnológica del Sistema de Control y Vigilancia para los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación"

sede de los CALE; y **(iv)** los estándares de continuidad operativa RTO de 30 minutos y RPO de 10 minutos.

En tal sentido, se acoge la primera recomendación, en tanto que se **complementa** la motivación técnica, jurídica y económica que sustenta cada uno de los cuatro requisitos señalados, en los términos que se exponen a continuación:

1. Sobre la certificación para el CPD

La exigencia de certificación formulada por la Superintendencia de Transporte no constituye un requisito meramente formal ni una preferencia arbitraria por un proveedor o estándar específico, sino una medida técnica de aseguramiento orientada a garantizar que la infraestructura tecnológica que soporta el SICOV-CALE cuente con condiciones objetivas, verificables y auditables de disponibilidad, continuidad y resiliencia operacional.

En efecto, tratándose de una infraestructura crítica para la trazabilidad de las operaciones asociadas a la evaluación de aspirantes a conducir en el país, el nivel de disponibilidad exigido no puede ser acreditado únicamente mediante declaraciones del proveedor, fichas técnicas, compromisos contractuales, estadísticas históricas de servicio o acuerdos de nivel de servicio —SLA—, pues tales instrumentos, aunque relevantes, no sustituyen una verificación técnica independiente sobre la capacidad real de la infraestructura física que soportará la operación.

Por ello, la certificación exigida responde a una finalidad legítima y proporcional como es dotar a la Entidad de un mecanismo externo, técnico y estandarizado que reduzca la discrecionalidad en la evaluación de los oferentes y facilite la supervisión objetiva del cumplimiento de los requisitos mínimos de infraestructura. En particular, dicho mecanismo satisface simultáneamente cuatro condiciones esenciales: (i) que la verificación sea realizada por un tercero independiente del proveedor; (ii) que recaiga sobre la instalación física efectivamente construida u operada, y no exclusivamente sobre diseños, documentos técnicos o métricas históricas; (iii) que los criterios de evaluación sean uniformes, previamente conocidos y aplicables de forma equivalente a todos los participantes del mercado; y (iv) que el proceso de certificación se adelante con base en protocolos técnicos reconocidos internacionalmente, sin trasladar a la Superintendencia la carga de verificar de manera permanente y directa aspectos altamente especializados de ingeniería, redundancia, mantenibilidad, continuidad eléctrica, climatización, seguridad física y operación de centros de datos.

RESOLUCIÓN NÚMERO 8150 DE 10/06/2026

"Por medio de la cual se define el alcance y se reglamentan las características técnicas de la infraestructura tecnológica del Sistema de Control y Vigilancia para los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación"

Desde esta perspectiva, la certificación cumple una función de estandarización, trazabilidad y mitigación del riesgo operativo, en la medida en que permite acreditar, mediante un tercero especializado, que la infraestructura cuenta con condiciones objetivas para soportar una operación continua y altamente disponible. Uptime Institute señala que su sistema Tier es utilizado como referencia internacional para la certificación de centros de datos en diseño, construcción y operación, y que ha emitido más de 4.000 certificaciones o reconocimientos en más de 122 países. Además, la propia información pública del Uptime Institute identifica certificaciones emitidas en Colombia, incluyendo proyectos con certificación Tier III en diseño y en instalación construida, lo que demuestra que no se trata de un estándar inaccesible o ajeno al mercado nacional.

En consecuencia, la exigencia no restringe de manera significativa ni injustificada el universo de oferentes. Por el contrario, preserva la concurrencia al permitir que los interesados acrediten el cumplimiento del requisito a través de infraestructura propia o mediante esquemas contractuales de uso, arrendamiento, colocación, hosting o servicios de centro de datos provistos por operadores que ya cuenten con certificaciones aplicables. Así, la carga regulatoria no consiste en obligar a cada oferente a construir un centro de datos propio, sino en asegurar que la infraestructura efectivamente destinada a la operación del SICOV-CALE se encuentre soportada en instalaciones verificadas bajo estándares técnicos objetivos, independientes y comparables.

Bajo este entendimiento, la medida resulta razonable, necesaria y proporcional. Razonable porque guarda relación directa con la continuidad y disponibilidad del sistema; necesaria, porque sustituirla por simples declaraciones del proveedor reduciría la capacidad de control técnico de la Entidad; y proporcional, porque no excluye alternativas de acceso a infraestructura certificada disponibles en el mercado colombiano, ni impone una barrera absoluta de entrada, sino una condición mínima de confiabilidad para la operación de un sistema de interés público.

2. Sobre la certificación MINEX III para lectores biométricos dactilares y la conformidad con ISO/IEC 30107-3 para el reconocimiento facial

En relación con las exigencias de certificación para los sistemas biométricos del SICOV-CALE, la Superintendencia de Industria y Comercio recomendó complementar la motivación técnica respecto de los lectores biométricos con certificación MINEX III y las herramientas de reconocimiento facial con certificación NIST PAD niveles 1 y 2, señalando que no se evidenció por qué otras

RESOLUCIÓN NÚMERO 8150 DE 10/06/2026

"Por medio de la cual se define el alcance y se reglamentan las características técnicas de la infraestructura tecnológica del Sistema de Control y Vigilancia para los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación"

certificaciones o mecanismos equivalentes no podrían alcanzar niveles similares de seguridad y desempeño.

Se precisa, en primer lugar, que para la correcta evaluación de las alternativas es necesario distinguir tres categorías de estándares biométricos que con frecuencia se confunden: los estándares de formato de datos, que definen la estructura en que debe representarse la información biométrica; los estándares de evaluación de desempeño, que miden la precisión algorítmica en condiciones controladas; y los programas de evaluación de compatibilidad con sistemas gubernamentales de verificación de identidad, que certifican que los algoritmos generan plantillas conformes con los estándares técnicos exigidos por las autoridades de identificación para autorizar el acceso de terceros a sus bases de datos biométricas. Estas categorías son cualitativa y funcionalmente distintas y no pueden sustituirse entre sí.

En lo que respecta a los lectores biométricos de huella dactilar, el programa MINEX III del Instituto Nacional de Estándares y Tecnología (NIST) de los Estados Unidos es un programa que evalúa simultáneamente interoperabilidad entre vendedores y precisión algorítmica bajo metodología pública, datos estandarizados y supervisión de un organismo gubernamental independiente.

En el modelo operativo del SICOV-CALE, la validación dactilar de identidad consiste en la captura de la impresión dactilar del aspirante en la sede del CALE y su cotejo contra la réplica de la base de datos de la RNEC. En este esquema, la compatibilidad técnica con el sistema de la RNEC es una condición de funcionamiento del proceso de validación.

La certificación MINEX III permite acreditar de manera objetiva e independiente que el lector dactilar instalado en la sede del CALE genera plantillas conformes con el estándar exigido por la RNEC para autorizar la consulta. MINEX III evalúa la Tasa de Falsa Coincidencia (FMR) y la Tasa de Falso No-Reconocimiento (FNMR) del algoritmo, métricas que determinan respectivamente la probabilidad de que el sistema acepte la huella de una persona distinta al aspirante registrado en la RNEC. Ambas tienen consecuencias directas sobre la integridad del proceso de evaluación y sobre los derechos del aspirante.

Reconocimiento facial

En lo que respecta al reconocimiento facial y la detección de ataques de presentación, el panorama de alternativas es más amplio. El estándar internacional ISO/IEC 30107-3, emitido por el comité técnico JTC 1/SC 37 de ISO/IEC, es la norma de referencia global para la evaluación de sistemas de

RESOLUCIÓN NÚMERO 8150 DE 10/06/2026

"Por medio de la cual se define el alcance y se reglamentan las características técnicas de la infraestructura tecnológica del Sistema de Control y Vigilancia para los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación"

detección de ataques de presentación y constituye la base técnica de los principales programas de certificación existentes en la materia. Tanto el programa NIST FATE PAD como las evaluaciones realizadas por laboratorios acreditados bajo NIST/NVLAP, entre ellos iBeta Quality Assurance y BixeLab, testean conformidad con este mismo estándar. Por lo anterior, la Superintendencia precisa que la exigencia regulatoria en materia de detección de ataques de presentación facial se entiende satisfecha cuando el proveedor demuestre conformidad con ISO/IEC 30107-3 Niveles 1 y 2, certificada por un laboratorio acreditado por NIST/NVLAP, formulación que abarca tanto el programa NIST FATE PAD como las evaluaciones de laboratorios acreditados como iBeta y BixeLab, y que es más abierta a la competencia sin sacrificar el nivel de seguridad requerido.

La razón técnica que justifica la exigencia de estos niveles de certificación radica en el contexto específico de riesgo que enfrenta el sistema de evaluación de conductores. Según el Informe de Fraude de Identidad 2024 de Sumsb, los deepfakes cuadruplicaron su incidencia global entre 2023 y 2024, alcanzando el 7% de todos los intentos de fraude a nivel mundial, y los documentos falsificados representaron el 50% del total. En Colombia, el fraude de identidad digital creció más del 400% desde 2020, según datos del Gobierno colombiano citados por ThreatMark. En este contexto, los Niveles 1 y 2 de ISO/IEC 30107-3 cubren respectivamente los ataques de presentación con artefactos básicos (fotografías impresas, videos en pantalla y videos reproducidos desde dispositivos móviles), que son precisamente las modalidades de fraude en mayor crecimiento. Un sistema de reconocimiento facial sin esta certificación no ofrece garantías técnicas objetivas sobre su capacidad de detectar estas modalidades de ataque durante la operación.

3. Sobre la arquitectura descentralizada

En relación con la exigencia de arquitecturas descentralizadas con capacidades de procesamiento local en cada sede del CALE, la Superintendencia de Industria y Comercio recomendó complementar la justificación de esta exigencia frente a posibles alternativas híbridas o centralizadas, señalando que este tipo de arquitectura puede implicar costos significativamente más elevados de operación en comparación con modelos más centralizados.

Se precisa que la exigencia de procesamiento local en cada sede responde a tres limitaciones objetivas que afectan de manera desigual al territorio colombiano, que no se resuelven con una arquitectura centralizada o híbrida en las condiciones actuales de conectividad del país: la latencia para las operaciones,

RESOLUCIÓN NÚMERO 8150 DE 10/06/2026

"Por medio de la cual se define el alcance y se reglamentan las características técnicas de la infraestructura tecnológica del Sistema de Control y Vigilancia para los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación"

la posibilidad de degradado de las imágenes para el reconocimiento facial y la insuficiencia de arquitecturas híbridas.

La arquitectura descentralizada con procesamiento local en cada sede CALE responde a las condiciones de conectividad del territorio colombiano. Según la Revisión de Conectividad Digital de Colombia publicada por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) en marzo de 2026 las velocidades de banda ancha fija en zonas rurales del país son un 43% inferiores al promedio rural de la OCDE, y las velocidades de descarga móvil rural son un 78% inferiores. En este contexto, un modelo centralizado o híbrido no puede garantizar la disponibilidad ni la calidad de imagen requerida para la detección de vida en tiempo real, proceso que no tolera latencias de red y cuya precisión se degrada con la compresión de imágenes necesaria para la transmisión remota.

Frente a la posibilidad de arquitecturas híbridas, se reconoce que estos modelos presentan una solución alterna al combinar las fortalezas del procesamiento local y centralizado, optimizando el uso del ancho de banda y soportando aplicaciones de baja latencia y alta sensibilidad en materia de privacidad. Sin embargo, en el contexto específico del SICOV-CALE, las funciones críticas de validación de identidad no admiten dependencia de conectividad en ninguna fase del proceso de evaluación, dado que se trata de verificaciones que deben completarse en tiempo real durante la prueba del aspirante. Una arquitectura híbrida que delegue el procesamiento biométrico al centro de datos cuando la conectividad lo permite, pero que falle, se degrade o introduzca latencia, no ofrece la garantía de disponibilidad y calidad uniformes que el servicio requiere en la totalidad del territorio.

4. Sobre los estándares RTO y RPO

Lejos de ser exigentes más allá de lo razonable, los estándares RTO de treinta (30) minutos y RPO de diez (10) minutos propuestos por la SuperTransporte se encuentran plenamente dentro del rango de lo que la industria y los analistas consideran apropiado para sistemas de misión crítica con demanda continua

La elección del RTO de 30 minutos responde a la naturaleza operativa específica de los CALE. Los exámenes teórico y práctico de conducción son citas programadas con aspirantes que se presentan en horarios específicos. Una interrupción del sistema en un CALE implica:

RESOLUCIÓN NÚMERO 8150 DE 10/06/2026

"Por medio de la cual se define el alcance y se reglamentan las características técnicas de la infraestructura tecnológica del Sistema de Control y Vigilancia para los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación"

- La paralización inmediata de todos los procesos de validación de identidad en curso, afectando directamente a los aspirantes cuya evaluación queda en estado indeterminado.
- La imposibilidad de iniciar nuevas evaluaciones durante el tiempo de inactividad, generando cola de espera de usuarios con citas vigentes.
- En CALE de alta demanda, con capacidad para atender múltiples aspirantes simultáneamente, verbigracia ciudades de capitales más pobladas, 30 minutos de inactividad podrían significar la afectación de decenas de usuarios con citas programadas.
- El incumplimiento del estándar de servicio establecido por el Ministerio de Transporte en la Resolución 20253040037125 de 2025, que define condiciones mínimas de prestación del servicio.

El RPO de diez (10) minutos responde a una consideración aún más específica, como es la naturaleza jurídica de la información generada en la operación del SICOV-CALE y del servicio en sí mismo con sus reglas de prestación. Los registros del Sistema –validaciones biométricas, resultados de evaluaciones, metadatos de sesión, trazabilidad de pagos– son datos cuyo contenido pueden tener efectos jurídicos directos, pues son la traza que sirve como soporte de cumplimiento de los requisitos de seguridad exigidos para obtener el certificado expedido por el CALE como último requisito para obtener la licencia de conducción. Esta información sirve además como evidencia para procesos administrativos sancionatorios y como material probatorio en investigaciones de diferente índole.

Respecto de la segunda recomendación

Se recomendó considerar definir un plazo de implementación para el Anexo Técnico, entendiendo que se requiere un período razonable de adaptación para realizar las inversiones y ajustes necesarios para cumplir con los requisitos exigidos.

La Superintendencia de Transporte acoge esta recomendación, reconociendo que la definición de plazos adecuados es relevante para la participación efectiva en el mercado de provisión del SICOV-CALE. Sin embargo, se precisa que no todos los componentes del Anexo Técnico admiten ser diferidos en plazos. Aquellos que constituyen la base técnica indispensable para la prestación del servicio desde su primer momento –bien por ser un mandato directo de la reglamentación del Ministerio de Transporte, o por ser condición de existencia de las funciones esenciales del Sistema– deben estar plenamente operativos desde la fecha de inicio de operación del SICOV-CALE, para lo cual se establece a su vez un plazo de implementación de treinta (30) días siguientes a la

RESOLUCIÓN NÚMERO 8150 DE 10/06/2026

"Por medio de la cual se define el alcance y se reglamentan las características técnicas de la infraestructura tecnológica del Sistema de Control y Vigilancia para los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación"

publicación del acto administrativo. Sin estos componentes clave, el servicio de evaluación de aspirantes a conductores no puede prestarse en las condiciones de seguridad y trazabilidad requeridos por esta entidad.

En consecuencia, la Superintendencia de Transporte establece el siguiente régimen escalonado de implementación, que distingue tres momentos:

En un primer momento, componentes esenciales, exigibles desde la fecha de inicio de operación del SICOV-CALE, independientemente de cuándo ese momento ocurra, dado que constituyen la infraestructura mínima sin la cual el servicio no puede prestarse: (i) La validación de identidad biométrica facial y dactilar, (ii) El sistema de recaudo y generación de PIN, (iii) La infraestructura del CPD y CAPD con los estándares RTO y RPO definidos en el Anexo Técnico, por ser la infraestructura crítica que soporta la existencia y el funcionamiento ininterrumpido de los componentes de validación de identidad y recaudo desde el primer día; (iv) La infraestructura descentralizada en cada sede del CALE, por ser el prerrequisito técnico para el procesamiento local y contra la RNEC de la validación biométrica de identidad, sin el cual los componentes del numeral (i) no pueden operar; (v) El Centro de Operaciones de Seguridad y el Centro de Operaciones de Red (SOC/NOC), por ser el prerrequisito técnico para la supervisión, monitoreo y respuesta ante incidentes de seguridad que afecten la integridad de los componentes esenciales del sistema desde el inicio de su funcionamiento.

El segundo momento corresponde a los componentes de soporte analítico cuyas características y parámetros ya se encuentran definidos en el Anexo Técnico de la presente Resolución. Estos componentes deberán estar operativos dentro de los seis (6) meses siguientes a la fecha de entrada en operación del SICOV. Este plazo permitirá adaptar las herramientas de analítica, inteligencia de negocio y tableros de control con base en parámetros e información de la operación de los CALE ya conocidos desde la entrada en vigencia del acto administrativo. Este segundo momento incluye también la implementación de los mecanismos de interoperabilidad con los Sistemas de Control y Vigilancia para Centros de Reconocimiento de Conductores y Centros de Enseñanza Automovilística, los cuales deberán estar entrar a funcionar dentro de los seis (6) meses siguientes a la fecha en que la Superintendencia defina los estándares y parámetros mínimos necesarios para su implementación.

El tercer momento corresponde a las funcionalidades analíticas especiales del Módulo de Supervisión y Control que requieren un mayor grado de desarrollo y definición por parte de la Superintendencia antes de poder ser implementadas. Estas funcionalidades deberán estar operativas en un lapso de seis (6) meses

RESOLUCIÓN NÚMERO 8150 DE 10/06/2026

"Por medio de la cual se define el alcance y se reglamentan las características técnicas de la infraestructura tecnológica del Sistema de Control y Vigilancia para los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación"

una vez defina los estándares y requisitos adicionales correspondientes. Esto obedece a que su ausencia temporal no afecta el funcionamiento esencial del Sistema.

El régimen escalonado descrito cumple entonces con el propósito de la recomendación de la Superintendencia de Industria y Comercio sin comprometer la seguridad ni la integridad operativa de los componentes esenciales del Sistema, y sin contravenir el mandato de supervisión continua establecido por el Ministerio de Transporte en la Resolución No. 20253040037125 de 2025.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE,

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación. La presente Resolución tiene por objeto establecer los requerimientos técnicos, operativos y de seguridad que debe cumplir el Sistema de Control y Vigilancia para los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE), las condiciones para su implementación y trazabilidad, la responsabilidad de los operadores de las Instituciones de Educación Superior, autoridades públicas y entidades privadas que operen CALE, y la supervisión de la Superintendencia de Transporte.

Artículo 2. Definición, características y obligatoriedad de funcionamiento del Sistema de Control y Vigilancia para CALE. El Sistema de Control y Vigilancia para los CALE constituye el sistema integral de trazabilidad de la operación, conformado por el conjunto de estándares técnicos, infraestructura tecnológica, protocolos de seguridad y servicios de comunicaciones que garantizan la integridad, autenticidad y el no repudio de la información generada en la prestación del servicio.

La información registrada y procesada por el Sistema de Control y Vigilancia permite verificar la integridad y trazabilidad de la prestación del servicio, lo que la constituye como fuente verídica para la supervisión de estos organismos de apoyo al tránsito por parte de la Superintendencia de Transporte.

El Sistema de Control y Vigilancia no sustituye ni replica las funcionalidades propias del RUNT ni de los sistemas operativos implementados por los CALE. Su finalidad se limita al funcionamiento continuo de la infraestructura tecnológica que garantiza las condiciones necesarias para asegurar la trazabilidad de los procesos de evaluación adelantados en los CALE.

RESOLUCIÓN NÚMERO 8150 DE 10/06/2026

"Por medio de la cual se define el alcance y se reglamentan las características técnicas de la infraestructura tecnológica del Sistema de Control y Vigilancia para los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación"

Además, como componente tecnológico de la operación, el sistema debe garantizar:

1. **Verificación del cumplimiento normativo:** Ayuda a verificar el cumplimiento de los requisitos exigidos para el registro de los CALE en el RUNT y su operación.
2. **Información de la operación:** Permite recabar información para supervisar del desarrollo de las distintas etapas de la prestación del servicio por parte de los CALE, especialmente en lo que atañe a la validación de identidad de los usuarios, instructores y evaluadores, y el reporte de información precisa sobre las distintas etapas de la evaluación.
3. **Expedición segura de certificados:** Procura la emisión de certificados de aprobación de los exámenes teórico y práctico, con sujeción al cumplimiento de requisitos de seguridad y trazabilidad precisos.
4. **Gestión de la información:** Provee disponibilidad, correlación, trazabilidad, almacenamiento y cruce de información de la prestación del servicio.
5. **Seguridad en la transmisión y acceso a la información:** Garantiza la seguridad en la transmisión de la información para evitar su manipulación, y garantiza el acceso de la Superintendencia a esta.
6. **Validación de identidad avanzada:** Implementa tecnologías seguras para validar la identidad de los usuarios y personal del CALE, contribuyendo a prevenir la suplantación de identidad.
7. **Validación de cumplimiento de requisitos previos:** garantiza la interoperabilidad con el Registro Único Nacional de Tránsito y la infraestructura SICOV para CRC y CEA, lo que permite verificar previamente que los aspirantes a obtener por primera vez o recategorizar una licencia de conducción cuenten con los correspondientes certificados de aptitud expedidos y vigentes.
8. **Gestión y trazabilidad de personal de instrucción y evaluación:** Permite consultar información actualizada del personal que participa en las evaluaciones (instructores y evaluadores), incluyendo el registro de vinculaciones y desvinculaciones.

Artículo 3. Responsabilidad de las Instituciones de Educación Superior, autoridades públicas y entidades privadas que operen CALE. Las Instituciones de Educación Superior (IES) de naturaleza pública, autoridades públicas y entidades privadas que operen Centros de Apoyo Logístico de Evaluación son responsables de garantizar la implementación y adecuada operación del Sistema de Control y Vigilancia en los CALE del país.

RESOLUCIÓN NÚMERO 8150 DE 10/06/2026

"Por medio de la cual se define el alcance y se reglamentan las características técnicas de la infraestructura tecnológica del Sistema de Control y Vigilancia para los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación"

Para tal efecto, deberán asegurar la disponibilidad y correcto funcionamiento de la infraestructura tecnológica requerida, la cual será provista por el proveedor tecnológico que cumpla con los estándares técnicos de seguridad e integridad establecidos por la Superintendencia de Transporte en el Anexo Técnico.

Como responsables de la operación, deberán facilitar el acceso integral e ininterrumpido a toda la información asociada a la prestación del servicio de evaluación que sea capturada y almacenada a través de la plataforma tecnológica de los CALE.

Artículo 4. Acceso a información de operación de los CALE. La información que se procesa a través de la infraestructura tecnológica del SICOV se genera en el marco de la operación técnica de los CALE y resulta relevante para el control de las actividades realizadas por parte de estos organismos de apoyo al tránsito. La Superintendencia de Transporte tendrá acceso permanente a dicha información.

La disponibilidad para la consulta de la información se debe garantizar a través del acceso permanente a un Módulo de Supervisión y Control (MSC) que ofrecerá funcionalidades de consulta, visualización y descarga de indicadores, evidencias y análisis que sean requerida por parte de la entidad.

Artículo 5. Auditorías y verificación de requisitos de operación del SICOV. Con el fin de asegurar que el SICOV para CALE cumpla con los estándares de integridad y seguridad exigidos, el proveedor tecnológico deberá someterse a auditorías anuales de tercera parte.

En las auditorías se verificará el cumplimiento de los estándares técnicos y los requisitos de infraestructura de hardware y software empleados en la operación. Los costos asociados a este proceso de certificación de calidad técnica serán asumidos por el proveedor tecnológico como un gasto operativo del servicio, formando parte de su estructura de costos.

Las auditorías deberán ejecutarse siguiendo estrictamente los protocolos, frecuencias y estándares de verificación definidos en el Anexo Técnico.

Parágrafo. Los informes de auditoría deberán ser cargados en el Módulo de Supervisión y Control (MSC). El incumplimiento de los estándares técnicos detectados por la auditoría y no subsanados en los plazos establecidos dará lugar a las acciones administrativas correspondientes por parte de la Superintendencia.

RESOLUCIÓN NÚMERO 8150 DE 10/06/2026

"Por medio de la cual se define el alcance y se reglamentan las características técnicas de la infraestructura tecnológica del Sistema de Control y Vigilancia para los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación"

Artículo 6. Responsabilidad por la operación del SICOV y tratamiento de la información recabada. La operación, mantenimiento y disponibilidad de la infraestructura tecnológica del Sistema de Control y Vigilancia se gestionará a través del proveedor tecnológico.

En todo caso, deberá garantizarse la disponibilidad continua del servicio, en concordancia con las condiciones de prestación del servicio a cargo de los CALE.

La responsabilidad del proveedor tecnológico respecto de la disponibilidad y niveles de servicio se circunscribe a los componentes de su propia infraestructura y operación. En consecuencia, no le serán imputables las fallas, errores, latencias o indisponibilidad técnica de sistemas externos con los que deba interoperar.

La información recabada y procesada a través de esta infraestructura es el resultado de la operación de los CALE. El tratamiento de dicha información se sujetará a las siguientes reglas:

- 1. Naturaleza de la información:** La información es recabada en el marco de la operación del CALE y constituye el soporte de la prestación de sus servicios.
- 2. Utilidad:** Dada la naturaleza de interés público de la evaluación de conductores, la Superintendencia accederá a la información capturada por la infraestructura operativa del CALE para verificar la concordancia del servicio con la normatividad vigente.
- 3. Protección de datos personales:** El tratamiento de la información, especialmente la de carácter sensible (biometría y registros audiovisuales), se sujetará a la Ley 1581 de 2012. Para tal efecto, el proveedor tecnológico actuará como encargado del tratamiento de los datos y deberá garantizar la confidencialidad, integridad y circulación restringida de los datos.

La Superintendencia, en ejercicio de sus funciones legales, y conforme a lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley 1581, contará con acceso a toda la información de la operación del Sistema.

Artículo 7. Continuidad y sostenibilidad del Sistema. La continuidad y sostenibilidad de la infraestructura tecnológica del Sistema de Control y Vigilancia es una obligación de las Instituciones de Educación Superior de naturaleza pública, autoridades públicas y entidades privadas que sean responsables de la operación de los CALE.

RESOLUCIÓN NÚMERO 8150 DE 10/06/2026

"Por medio de la cual se define el alcance y se reglamentan las características técnicas de la infraestructura tecnológica del Sistema de Control y Vigilancia para los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación"

La continuidad del Sistema implica el cumplimiento estricto de todas las condiciones y funcionalidades descritas en el Anexo Técnico, de los niveles de servicio definidos, de la ejecución de las actualizaciones y mejoras necesarias de la infraestructura de hardware y software necesarias sin afectar la prestación del servicio de los CALE y de contar con un Plan de Continuidad del Negocio (BCP) y un Plan de Recuperación ante Desastres (DRP) que garanticen el restablecimiento del sistema en los tiempos máximos (RTO) definidos por la autoridad, ante fallas técnicas o eventos fortuitos.

La sostenibilidad del sistema se asegura mediante el pago al proveedor tecnológico por el servicio prestado con lo recaudado al usuario como pago a terceros.

Artículo 8. Uso indebido del SICOV para CALE y de la plataforma tecnológica del CALE. Se consideran prácticas contrarias a la finalidad de del Sistema de Control y Vigilancia, y por ende uso indebido de este, cualquier manipulación o intento de manipulación realizado por el personal del CALE, los usuarios del servicio y/o el personal del proveedor tecnológico para impedir o alterar la trazabilidad de la prestación del servicio.

El CALE y el proveedor tecnológico, según sea el caso, tienen la obligación de reportar de manera inmediata a la Superintendencia de Transporte cualquier intento de vulneración a la integridad de la infraestructura tecnológica del SICOV o de la plataforma tecnológica del CALE y aportar todos los soportes disponibles que lo corroboren, lo que constituirá evidencia para el inicio de las actuaciones administrativas correspondientes por parte de la Superintendencia de Transporte como autoridad de tránsito, en ejercicio de sus facultades conforme al régimen sancionatorio vigente aplicable a organismos de apoyo al tránsito y a prestadores de servicios conexos al transporte.

Artículo 9. De la protección del usuario en caso de suspensión de la conexión de un CALE. Como medida especial de protección del usuario y de la continuidad del servicio, el CALE que sea objeto de una medida de suspensión de la conexión en el Registro Único Nacional de Tránsito tendrá la obligación de garantizar la culminación del servicio a todos los usuarios que hayan pagado y a quienes se les haya generado un PIN antes de la adopción de la medida. El proveedor tecnológico velará por el cumplimiento de esta obligación mediante los mecanismos de reporte y trazabilidad que se detallan en el Anexo Técnico de la presente resolución.

Artículo 10. Régimen escalonado de implementación. La implementación de los componentes Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Apoyo

RESOLUCIÓN NÚMERO 8150 DE 10/06/2026

"Por medio de la cual se define el alcance y se reglamentan las características técnicas de la infraestructura tecnológica del Sistema de Control y Vigilancia para los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación"

Logístico de Evaluación se sujetará al siguiente régimen escalonado, que distingue tres momentos según la naturaleza y criticidad de cada componente:

Componentes esenciales. Los siguientes componentes deberán estar plenamente operativos desde la fecha de inicio de operación del SICOV-CALE, en cada uno de los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación que entren en funcionamiento:

- El sistema de validación de identidad.
- El sistema de generación de PIN y recaudo.
- La infraestructura del Centro de Procesamiento de Datos (CPD) y del Centro Alternativo de Procesamiento de Datos (CAPD).
- La infraestructura descentralizada y dispositivos de hardware en la sede de cada CALE.
- El Centro de Operaciones de Seguridad (SOC) y el Centro de Operaciones de Red (NOC).

El SICOV-CALE deberá entrar en operación con estos componentes en un lapso de treinta (30) contados a partir de la publicación del presente acto administrativo.

Componentes de soporte analítico con parámetros definidos. Las funcionalidades analíticas del Módulo de Supervisión y Control (MSC) cuyos parámetros y características se encuentran definidos en el Anexo Técnico de la presente Resolución deberán estar operativas dentro de los seis (6) meses siguientes a la fecha de publicación de la presente Resolución.

Interoperabilidad con otros Sistemas de Control y Vigilancia y componentes de soporte analítico con parámetros por definir. La implementación de los mecanismos de interoperabilidad del SICOV-CALE con los Sistemas de Control y Vigilancia para Centros de Reconocimiento de Conductores y para Centros de Enseñanza Automovilística deberá lograrse dentro de los seis (6) meses siguientes a la fecha en que la Superintendencia de Transporte defina los estándares y parámetros mínimos requeridos para garantizar dicha interoperabilidad.

Lo propio aplica para las funcionalidades analíticas especiales del Módulo de Supervisión y Control (MSC) que requieran un mayor grado de desarrollo y definición por parte de la Superintendencia de Transporte, las cuales deberán estar operativas en un lapso de seis (6) meses una vez que la entidad defina los estándares y requisitos adicionales que considere necesarios.

RESOLUCIÓN NÚMERO 8150 DE 10/06/2026

"Por medio de la cual se define el alcance y se reglamentan las características técnicas de la infraestructura tecnológica del Sistema de Control y Vigilancia para los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación"

Artículo 11. Verificación de la infraestructura tecnológica. Las Instituciones de Educación Superior de naturaleza pública, autoridades públicas y entidades privadas que sean responsables de la operación de los CALE registrados ante el RUNT deberán informar a la Superintendencia de Transporte sobre el proveedor tecnológico seleccionado para la provisión de la infraestructura tecnológica del Sistema de Control y Vigilancia.

Conforme se vayan implementando los componentes de hardware y software en la sede del CALE, según el régimen escalonado de implementación, el proveedor tecnológico irá informando a la Superintendencia de Transporte los hitos de implementación con los soportes o evidencias de ello, a fin de que la entidad proceda a validar la suficiencia de la infraestructura y sus funcionalidades.

La implementación de las funcionalidades mínimas iniciales y la comunicación a la entidad deberá efectuarse por parte de cada CALE con anterioridad a la fecha de su entrada en operación, sin perjuicio de que puedan iniciar a realizar evaluaciones. En cualquier caso, el cumplimiento de las condiciones exigidas en los tiempos de implementación previstos, será sujeto de verificación por parte de la Superintendencia de Transporte.

Esta verificación permitirá tener constancia de que la infraestructura tecnológica del SICOV-CALE garantiza los estándares de seguridad, integridad y trazabilidad exigidos.

Artículo 12. Vigencia y publicación. La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C.



Firmado digitalmente
por PIÑERES OLAVE
ALFREDO ENRIQUE

ALFREDO ENRIQUE PIÑERES OLAVE
Superintendente de Transporte

Proyectó:

Carlos Daniel González Cervera, Asesor de Despacho.

Fabián Andrés Medina Becerra, Contratista Experto del Despacho.

Anexo: Anexo Técnico SICOV CALE.

Revisó:

Alberto José Daza Sagbini, Superintendente Delegado de Tránsito y Transporte.

Ángela Paola Galindo Nieto, Directora de Promoción y Prevención de Tránsito y Transporte.

Gunther Gabriel Ortiz, Jefe de la Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.

Luis Gabriel Serna Gámez, Jefe de Oficina Asesora Jurídica.