

PROGRAMA: PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL.....	83
PROGRAMA: FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	84
INTRODUCCIÓN	5
SITUACIÓN DEL FACTOR HUMANO FRENTE A LA SEGURIDAD VIAL.....	6
MARCO NORMATIVO	12
CONCEPTOS Y DEFINICIONES	44
OBJETIVOS	52
1. DEFINICIÓN Y PRIORIZACIÓN DE LAS ACCIONES/PROGRAMAS A IMPLEMENTAR DEL PLAN....	53
1.1. PRIORIZACIÓN DE LOS PROGRAMAS/ACCIONES DEL PLSV	53
1.1.1. METODOLOGÍA: PONDERACIÓN LINEAL, (SCORING)	54
1.1.2. DEFINICIÓN DE CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN	54
1.1.3. PRIORIZACIÓN DE LOS PROGRAMAS/ACCIONES DE LOS PILARES ESTRATÉGICOS DEL PLAN.....	58
2. DIAGNÓSTICO.....	61
2.1. SITUACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO	61
2.1.1. INFORMACIÓN GENERAL DE LA ENTIDAD	62
2.1.2. ACCIDENTALIDAD VIAL	63
2.1.3. CUMPLIMIENTO NORMATIVO DE LOS ACTORES DE LA VÍA	65
2.1.4. TRANSPORTE ILEGAL	66
2.1.5. TRANSPORTE ESCOLAR.....	68
2.1.6. EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR.....	68
3. PILARES ESTRATÉGICOS, PROGRAMAS Y ACCIONES	82
3.1 PROGRAMA FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL.....	83

3.2	PILAR ESTRATÉGICO SOBRE COMPORTAMIENTO HUMANO	84
3.3	PROGRAMA: CONTROL DE COMPORTAMIENTO	87
3.4	PROGRAMA: RESPONSABILIDAD SOCIAL POR LA SEGURIDAD VIAL	91
4.	PILAR ESTRATÉGICO SOBRE LA INFRAESTRUCTURA.....	94
4.1.	PROGRAMA: ELEMENTOS PARA LA PLANEACIÓN, DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA	94
4.2.	PROGRAMA: INFRAESTRUCTURA SEGURA PARA PEATONES Y PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA.....	95
5.	PILAR ESTRATÉGICO DE VEHÍCULOS.....	97
5.1.	PROGRAMA: REGLAMENTACIÓN TÉCNICA Y EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD PARA UN PARQUE AUTOMOTOR MÁS SEGURO	100
5.2.	PROGRAMA: TRANSPORTE MÁS SEGURO.....	100
6.	INDICADORES	103
6.1.	INDICADORES DE CONTROL DE ILEGABILIDAD	103
6.1.1.	INDICADORES GENERALES DE CONTROL.....	103
6.1.2.	INDICADORES SOBRE LA GESTIÓN DE LAS INFRACCIONES A LAS NORMAS DE TRÁNSITO (COMPARENDOS)	103
6.1.3.	INDICADORES DEL PROCESO SANCIONATORIO DEL TRANSPORTE (GESTIÓN REALIZADA A LAS EMPRESAS DE RADIO DE ACCIÓN MUNICIPAL (COLECTIVO, INDIVIDUAL TIPO TAXI, MIXTO)	104
6.1.4.	INDICADORES CUMPLIMIENTO NORMATIVO DE TRANSPORTE.....	105

TABLA DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Histórico de víctimas (muertes) – Observatorio Nacional de Seguridad Vial 63

TABLA DE TABLAS

Tabla 1. Criterios de Priorización del PLSV	55
Tabla 2. Ponderación y Puntuación de los criterios del PLSV	57
Tabla 3. Plazos del PLSV.....	58
Tabla 4. Costos de Implementación de las Acciones	58
Tabla 5. Priorización de las Acciones.....	59
Tabla 6. Fichas técnicas programa: planificación y gestión de la seguridad vial	83
Tabla 7. Fichas técnicas programa: fortalecimiento institucional	84
Tabla 8. Fichas técnicas programa: formación	85
Tabla 9. Fichas técnicas programa: control de comportamiento.....	91
Tabla 10. Fichas técnicas programa: responsabilidad social por la seguridad vial.....	94
Tabla 11. Fichas técnicas programa: elementos para la planeación, diseño y construcción de infraestructura vial segura	95
Tabla 12. Fichas técnicas programa: infraestructura segura para peatones y personas con movilidad reducida.....	96
Tabla 13. Fichas técnicas programa: reglamentación técnica y evaluación de la conformidad para un parque automotor más seguro	97
Tabla 14. Fichas técnicas programa: transporte más seguro	99



INDICADORES POR REMISIÓN DE PROCESOS CONTRAVENCIONALES DE RADIO DE ACCIÓN NACIONAL (TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR EN LA MODALIDAD DE PASAJEROS POR CARRETERA Y ESPECIAL)

INTRODUCCIÓN

Los Planes Estratégicos de Control al Cumplimiento del Marco Normativo en Transporte, establecen las líneas de políticas en el control del cumplimiento de las normas que rigen la actividad transportadora, en las cuales intervendrán todas las entidades del sector transporte, que tienen facultades de supervisión, inspección, control y vigilancia como la Superintendencia de Puertos y Transporte, Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional - DITRA, Alcaldes Municipales, Distritales, Autoridades Metropolitanas y Secretarios de Tránsito y/o Movilidad.

En este sentido, el Ministerio de Transporte estableció mediante **Resolución 3443 del 10 de agosto de 2016 artículo 2**, que todas las autoridades que tienen competencias para la supervisión, inspección, control y vigilancia del transporte, en todos sus modos y modalidades, tienen el deber de elaborar un Plan Estratégico de Control al Cumplimiento del Marco Normativo en Transporte, que debe incluir entre otras las siguientes actividades:

Acciones Administrativas: como son:

- Reportes que se constituyen en el soporte a la prueba indiciaria de un posible incumplimiento de la norma
- Visitas de inspección en las que se verifique el cumplimiento de las
- obligaciones por parte de las empresas de transporte en general y para el caso de los generadores del servicio sea de pasajeros o carga en que se revisen entre otros aspectos, el efectuar descuentos no autorizados
- Revisión de los actos de delegación y de los actos que contengan la distribución de las funciones al interior de las dependencias encargadas de los asuntos de transporte y tránsito, especialmente en las Alcaldías Municipales

Acciones Operativas: señalando:

- Los puestos de control
- Las periodicidades
- Los indicadores de gestión



SITUACIÓN DEL FACTOR HUMANO FRENTE A LA SEGURIDAD VIAL¹

A continuación, se describen algunos aspectos que destacan la importancia del factor humano y su incidencia en la accidentalidad vial, a partir de estudios en los cuales se muestran las percepciones, aptitudes y comportamientos de los usuarios en el sistema de movilidad, así como las actuales debilidades en su tratamiento. Entre los principales hallazgos se cuentan:

- El comportamiento de las personas es determinante para la seguridad vial, el estudio denominado *Tri-Level Study of the causes of traffic accidents* (Treat y otros, 1979), indica que el factor humano fue la causa probable de 92,6% de los accidentes investigados en las fases II a V del estudio.
- Entre los principales factores de distracción predominan el fumar, comer, usar celular y auriculares, de acuerdo al segundo estudio observacional en Argentina sobre hábitos y cultura vial 2011- 2012 (ver Tabla).

Usuarios	Comportamiento	Factores de distracción
Peatones	Cruzar por los pasos peatonales Mirar antes de cruzar Respetar el semáforo	Ir acompañado y charlando Usar el celular Fumar Usar auriculares Comer/beber
Ciclistas	Transitar por la acera Maniobrar sin ambas manos Llevar a alguien Respetar el sentido vehicular Respetar el semáforo	Usar auriculares Fumar Usar celular Ir acompañado y charlando Comer/beber
Motociclistas	Usar el casco	Portar objetos Fumar Controlar niños Comer/beber Observar GPS Maquillarse/peinarse
Conductores	Usar el cinturón de seguridad	Fumar Controlar niños Comer Observar DVD Observar GPS Maquillarse/peinarse
Pasajeros	Uso del cinturón de seguridad del copiloto y en asientos traseros Uso de Sistemas de Retención Infantil (SRI) Uso del casco en pasajeros de motocicleta	

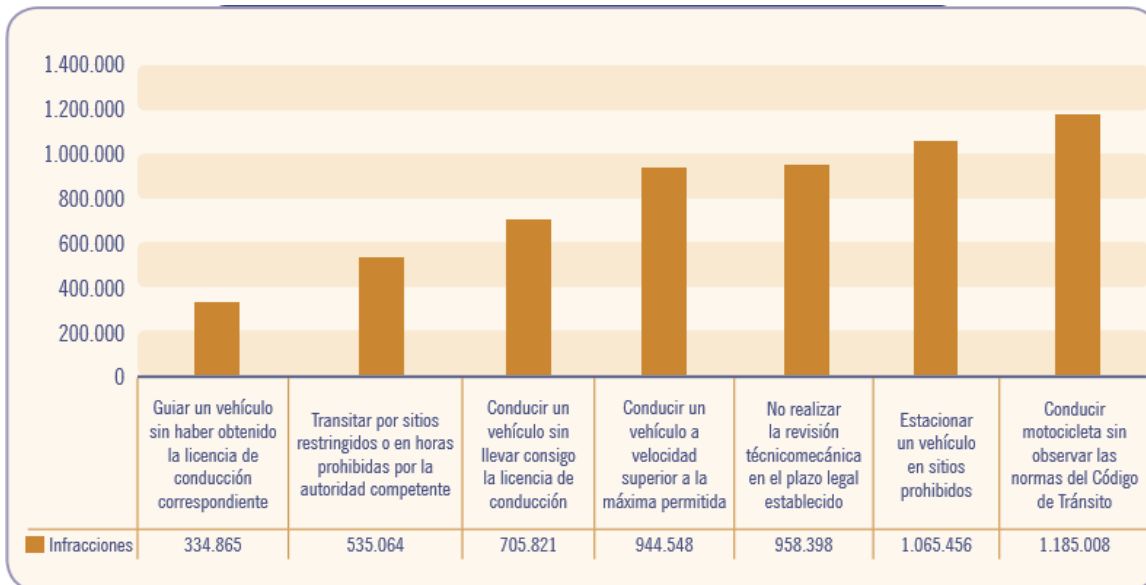
Fuente: (Méndez Heredia, 2014), con base en el Ministerio del Interior y de Transporte de Argentina, 2013.

- En Colombia, “predomina la emoción sobre la razón”, Corporación Fondo de Prevención Vial, 2010) identificando las siguientes percepciones y comportamientos:
 - El 62% de los usuarios cree que quienes tienen más accidentes de tránsito son los motociclistas; el 31% cree que son quienes conducen bajo los efectos del alcohol; el 4% percibe que quienes más se accidentan son los conductores de transporte público, el 2% los peatones y 1% los conductores particulares, pero la consideración general es que “1
 - a gente como ellos” NO TIENE accidentes de tránsito.
 - Más de la quinta parte de los actores viales (22%) ha estado involucrado en un accidente de tránsito.



- Aproximadamente 3 de cada 4 personas (75%) involucradas en un accidente de tránsito piensa que el causante del hecho es otra
 - Se puede observar que 3 de cada 4 personas (75%) cree que el accidente se habría podido evitar porque fue causado por un error humano.
 - El 71% de los usuarios considera que su propio comportamiento es muy prudente, 22% que es algo prudente y 7% que no es prudente.
 - El 48% de quienes conducen cualquier vehículo, considera que de vez en cuando hay que hacer maniobras arriesgadas.
 - El 66% cree que para ser buen conductor o peatón se deben acatar las normas, un poco más de la mitad de los usuarios de las vías (58%) está de acuerdo con la mayoría de las normas, mientras que 34% con algunas y el 8% con pocas de ellas.
 - La cuarta parte de los usuarios viales (24%) considera que las normas son demasiado severas (Corporación Fondo de Prevención Vial, 2010).
 - En cuanto a los conocimientos adquiridos se evidencia que, porejemplo, en Bogotá, el 15% de los peatones y el 39% de los motociclistas aprendieron las normas de tránsito en el colegio, el 21% de peatones y el 16% de los motociclistas en escuelas de conducción, el 18% de peatones y 30% de motociclistas las aprendieron por iniciativa propia y que el 10% de los peatones y el 2% de los motociclistas no las conoce. Sin embargo, el 88% de los peatones identifican los puentes peatonales y los pasos peatonales como los sitios obligados por los cuales se debe cruzar como peatón (Secretaría de Movilidad de Bogotá, 2009).
 - Todos los colombianos en algún momento de su vida son peatones, 6 de cada 10 (61%) son caminantes habituales y en promedio, los peatones destinan más de una hora para caminar al día, distribuida entre 3 o 4 trayectos.
- Frente a los comportamientos, 4 de cada 10 personas reconocieron que son descuidados (38%) e infractores (40%).
 - Las causas son:
 1. Errores facilitados por el entorno.
 2. Infraestructura (percibida como inadecuada para caminar, carente de señalización, semáforos y pasos de cebra debidamente demarcados) (Corporación Fondo de Prevención Vial, 2011).

- Actualmente se presentan debilidades para una adecuada planificación coordinada con la Policía, las Secretarías de Tránsito y el nivel nacional para desarrollar campañas y acciones de control y comunicación eficientes que busquen cambios actitudinales en los conductores para cumplir las normas en términos de uso de elementos de protección (cinturón, casco, Sistemas de Retención Infantil-SRI, entre otros), cumplimiento de los límites de velocidad y el consumo de alcohol (World Bank, 2013).
- La metodología actual de enseñanza en seguridad vial se enmarca en el desarrollo de guías, sin verificar un efectivo cambio en los comportamientos inseguros (World Bank, 2013).
- El sistema de otorgamiento de las licencias de conducir es débil a nivel nacional, dado que estas se otorgan de manera muy fácil, sin un control real por parte de los organismos responsables. La licencia de conducción se debe considerar un privilegio (World Bank, 2013).
- Las infracciones más frecuentes en el periodo 2009 a junio de 2013, en Colombia son: “conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el Código de Tránsito”, “estacionar un vehículo en sitios prohibidos”, “no realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido”, “conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida”, “conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción”, “transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente” y “guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente”(FCM-SIMIT citado por la Contraloría General de la República, 2013) (Ver Figura).



Fuente: (Méndez Heredia, 2014), con base en (FCM-SIMIT citado por la Contraloría General de la República, 2013)

- Colombia presenta un número considerable de caducidades y prescripciones de las infracciones cometidas al Código Nacional de Tránsito, lo cual genera una cultura del no pago y se pierde el efecto disuasorio y aleccionador de la sanción, afectando significativamente la seguridad vial (World Bank, 2013).
- El enfoque integral de la seguridad vial de la OMS, para abordar la situación de la accidentalidad en el mundo, identifica las interacciones entre los usuarios de las vías, el vehículo y el entorno o infraestructura como un elemento esencial para su prevención/mitigación y reducción. En ese sentido, las acciones encaminadas hacia el factor humano requieren una aproximación holística, reconociendo que el cuerpo humano es muy vulnerable a los traumatismos y que las personas cometen errores (Organización Mundial de la Salud, 2009).

Los principales elementos para incluir en las acciones del Plan Local de Seguridad Vial, en materia de Factor Humano deben incluir los hallazgos anteriores, los cuales se subdividen en tres niveles: fomento del compromiso personal de los ciudadanos, reforzamiento colectivo y formación de capital humano e institucional (ver Figura), los cuales se distribuyen en los pilares estratégicos y actividades del plan.



MARCO NORMATIVO

LEY 105 DE 1993 NUMERAL 2 DEL ARTÍCULO 3, establece que la operación de transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesaria para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

LEY 336 DE 1996 ARTÍCULO 8, establece que bajo la suprema dirección y tutela administrativa del Gobierno Nacional a través del ministro de transporte, las autoridades que conforman el sector y el sistema de Transporte será las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con bases en los criterios de colaboración y armonía propias de su pertenencia al orden estatal. Así mismo el ministerio de transporte reglamentará todo lo pertinente al transporte turístico contemplando la Ley 300 de 1996.

LEY 336 DE 1996 ARTÍCULO 46, determina las sanciones por infracciones a las normas de transporte y en los casos que no se tenga asignada una sanción específica y se constituya una violación a alguna norma de transporte de específicamente regule el transporte terrestre, es procedente la aplicación de multas de (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes.

LEY 1551 DE 2012 ARTÍCULO 3, "POR LO CUAL SE DICTAN NORMAS PARA MODERNIZAR LA ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE LOS MUNICIPIOS", QUE MODIFICÓ EL ARTÍCULO 4 DE LA LEY 136 DE 1994, estableció como principios rectores del ejercicio de la competencia entre otros los de coordinación y concurrencia entre entidades estatales de diferentes niveles que tienen competencias comunes sobre un mismo asunto, las cuales deben ejercer en aras de conseguir el fin para el cual surgieron las mismas y no son excluyentes ni que coexisten y son independientes entre sí para alcanzar el fin estatal.



RESOLUCIÓN 3443 DE 2016 ARTÍCULO 2. PLAN ESTRATÉGICO DE supervisión, inspección, control y vigilancia del transporte, en todos sus modos y modalidades tienen el deber de elaborar un plan estratégico del control al cumplimiento del marco normativo en transporte que debe incluir entre otras las siguientes actividades:

Acciones Administrativas: como reportes se constituyen en el soporte a la prueba indiciaria de un posible incumplimiento de la norma; visitas de inspección en las que se verifique el cumplimiento de las obligaciones por parte de las empresas de transporte en general y para el caso de los generadores del servicio sean pasajeros o carga en las que se revisen entre otros aspectos, el efectuar descuentos no autorizados; revisión de los actos de delegación y de los actos que contengan la distribución de las funciones al interior de las dependencias en cargadas de los asuntos de transporte y tránsito, especialmente en las Alcaldías Municipales.

Acciones operativas y control en la vía: señalando los puestos de control, las periodicidades y los indicadores de gestión que se incorporen en la estrategia.

DECRETO 1079 DE 2015, en sus artículos a continuación:

ARTÍCULO 2.2.1.3.4.1. Prohibición. La empresa de servicio público de transporte individual que permita la operación de sus vehículos por conductores que no se encuentren afiliados al Sistema de Seguridad Social, incurrirá en una infracción a las normas de transporte, que dará lugar a las sanciones establecidas en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996 y en atención a las circunstancias a la suspensión de la habilitación y permiso de operación, de conformidad con lo establecido en el artículo 281 de la Ley 100 de 1993, modificado por el artículo 113 del Decreto 2150 de 1995 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya.

(Decreto 1047 de 2014, artículo 5).



ARTÍCULO 2.2.1.1.5.2. Prestación del servicio. La prestación de este servicio como resultado de un proceso licitatorio efectuado en las condiciones establecidas en el presente Capítulo.

PARÁGRAFO. El permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable y obliga a su beneficiario a cumplir las condiciones establecidas en el acto que las concedió.

(Decreto 170 de 2001, artículo 24).

ARTÍCULO 2.2.1.1.10.8. Pérdida, hurto o destrucción total de un vehículo. En el evento de pérdida, hurto o destrucción del vehículo, su propietario tendrá derecho a remplazarlo por otro, bajo el mismo contrato de vinculación dentro del término de un (1) año contado a partir de la fecha en que ocurrió el hecho. Si el contrato de vinculación vence antes de este término, se entenderá prorrogado hasta el cumplimiento del año.

En el entretanto y para efectos de la capacidad mínima exigida a la empresa, no se tendrá en cuenta este vehículo.

(Decreto 170 de 2001, artículo 53).

ARTÍCULO 2.2.1.1.11.2. Expedición. La autoridad de transporte competente expedirá la tarjeta de operación únicamente a los vehículos legalmente vinculados a las empresas de transporte público debidamente habilitadas, de acuerdo con la capacidad transportadora fijada a cada una de ellas.

(Decreto 170 de 2001, artículo 56).

ARTÍCULO 2.2.1.1.11.3. Vigencia de la tarjeta de operación. La tarjeta de operación se expedirá por el término de dos (2) años y podrá modificarse o cancelarse si cambian las condiciones exigidas a la empresa para el otorgamiento de la habilitación.

(Decreto 170 de 2001, artículo 57).

parque automotor y entregarlas oportunamente a los propietarios, debiendo solicitar su renovación por lo menos con dos (2) meses de anticipación a la fecha de vencimiento.

Gestionada la nueva tarjeta de operación y para su destrucción, el representante legal de la empresa deberá devolver las tarjetas de operación vencidas dentro de los 3 días siguientes a la fecha de la respectiva entrega.

Las autoridades de transporte competentes deberán implementar los mecanismos necesarios para garantizar que la elaboración y entrega del documento de operación se efectúe en el término previsto.

(Decreto 170 de 2001, artículo 60).

ARTÍCULO 2.2.1.3.9.1. Programa de formación para el desarrollo de competencias para conductores. El Ministerio de Transporte en coordinación con el SENA, diseñará, desarrollará y promoverá la formación basada en competencias para conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, con el fin de promover que este servicio se brinde con los mejores estándares de calidad y seguridad de los conductores y terceros.

(Decreto 1047 de 2014, artículo 17).

ARTÍCULO 2.2.1.4.6.5. Viajes ocasionales. Para la realización de viajes ocasionales las empresas acreditarán el cumplimiento de los requisitos que para este efecto señale el Ministerio de Transporte, quien igualmente establecerá la ficha técnica para la elaboración del formato de la planilla única de viaje ocasional y los mecanismos de control correspondientes.

(Decreto 171 de 2001, artículo 39).

ARTÍCULO 2.2.1.4.6.7. Ruta de influencia. Es aquella que comunica municipios contiguos sujetos a una influencia recíproca del orden poblacional, social y



Su determinación estará a cargo del Ministerio de Transporte, previa solicitud conjunta de las autoridades locales en materia de transporte de los municipios involucrados, quienes propondrán una decisión integral de transporte en cuanto a las características de prestación del servicio, de los equipos y el esquema para la fijación de tarifas.

(Decreto 171 de 2001, artículo 41).

ARTÍCULO 2.2.1.4.6.10. Abandono de rutas. Se considera abandonada una ruta cuando se disminuye injustificadamente el servicio autorizado en más de un 50% cuando la empresa no inicia la prestación del servicio, una vez se encuentre ejecutoriado el acto que adjudicó la ruta.

Cuando se compruebe que una empresa abandonó una ruta autorizada durante treinta (30) días consecutivos, el Ministerio de Transporte revocará el permiso, reducirá la capacidad transportadora autorizada y procederá a la apertura del concurso correspondiente.

(Decreto 171 de 2001, artículo 44, modificado por el Decreto 198 de 2013, artículo 5).

ARTÍCULO 2.2.1.4.9.1. Definición. La tarjeta de operación es el documento único que autoriza a un vehículo automotor para prestar el servicio público de transporte de pasajeros por carretera bajo la responsabilidad de una empresa, de acuerdo con los servicios a esta autorizados y/o registrados.

(Decreto 171 de 2001, artículo 61).

ARTÍCULO 2.2.1.4.9.7. Obligación de portarla. El conductor del vehículo deberá portar el original de la tarjeta de operación y presentarlo a la autoridad competente que lo solicite.

(Decreto 171 de 2001, artículo 67).

debiendo remitirla a la autoridad que la expidió, para efectos de la apertura de la investigación correspondiente.

(Decreto 171 de 2001, artículo 68).

ARTÍCULO 2.2.1.1.2.2. Control y vigilancia. La inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio estará a cargo de los alcaldes metropolitanos, distritales y/o municipales según el caso, o de las autoridades a las que se les haya encomendado la función.

(Decreto 170 de 2001, artículo 11).

PARÁGRAFO. El permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable y obliga a su beneficiario a cumplir las condiciones establecidas en el acto que las concedió.

(Decreto 170 de 2001, artículo 24).

ARTÍCULO 2.2.1.1.7.1. Modificación de ruta. Las empresas de transporte que tengan autorizada una ruta podrán solicitar la modificación de la misma por una sola vez, pero en ningún caso la longitud y recorrido de la ruta modificada podrá tener alteración de más del 10% sobre la ruta original, ya sea por exceso o por defecto y no podrá desplazarse más de un terminal. La autoridad Metropolitana, Distrital y Municipal juzgará la conveniencia de autorizarlo.

La modificación solicitada deberá estar sustentada en un estudio técnico que justifique la necesidad de atender una demanda de usuarios insatisfecha.

(Decreto 170 de 2001, artículo 32).

ARTÍCULO 2.2.1.1.7.2. Cambio de nivel de servicio. La empresa podrá solicitar el cambio de nivel de servicio, siempre y cuando se mantenga dentro de la misma al menos en un 50% el servicio básico de transporte. La autoridad correspondiente de acuerdo con las necesidades de su territorio fijará en cada caso las condiciones

PARÁGRAFO. Para los efectos señalados en los artículos anteriores la autoridad municipal deberá publicar la petición de la empresa interesada en un diario de amplia circulación local a costa de la misma, para que las empresas que se sientan afectadas puedan oponerse a las pretensiones de la solicitante.

La oposición deberá sustentarse técnica y/o jurídicamente dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la publicación. Si prospera la oposición se negará la solicitud.

(Decreto 170 de 2001, artículo 33).

ARTÍCULO 2.2.1.1.7.3. Reestructuración del servicio. La autoridad competente podrá en cualquier tiempo, cuando las necesidades de los usuarios lo exijan, reestructurar oficiosamente el servicio, el cual se sustentará con un estudio técnico en condiciones normales de demanda.

(Decreto 170 de 2001, artículo 34).

ARTÍCULO 2.2.1.1.8.4. Corredores complementarios. Para satisfacer demandas de transporte entre las veintidós (22:00) horas y las 05:00 horas, la autoridad competente podrá diseñar y autorizar corredores complementarios de transporte y someterá su otorgamiento a la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión según el caso.

(Decreto 170 de 2001, artículo 38).

ARTÍCULO 2.2.1.1.8.6. Abandono de rutas. Se considera abandonada una ruta cuando se disminuye injustificadamente el servicio autorizado en más de un 50% cuando la empresa no inicia su prestación en el término señalado en el acto administrativo correspondiente.

Cuando se compruebe que la empresa de transporte abandona una ruta adjudicada, durante treinta (30) días consecutivos, la autoridad de transporte competente revocará el permiso, reducirá la capacidad transportadora autorizada

ARTÍCULO 2.2.1.1.8.7. Desistimiento de servicios. Cuando una empresa considere que no está en capacidad de servir total o parcialmente los servicios autorizados, así lo manifestará a la autoridad competente solicitando que se decrete la vacancia de los mismos.

Decretada la vacancia, la autoridad competente juzgará la conveniencia o inconveniencia de ofertar dichos servicios.

(Decreto 170 de 2001, artículo 41).

ARTÍCULO 2.2.1.1.10.6. Desvinculación administrativa por solicitud de la empresa. Vencido el contrato de vinculación, cuando no exista acuerdo entre las partes para la desvinculación del vehículo, el representante legal de la empresa podrá solicitar a la autoridad de transporte competente la desvinculación, invocando alguna de las siguientes causales, imputables al propietario del vehículo:

1. No cumplir con el plan de rodamiento registrado por la empresa ante la autoridad competente.
2. No acreditar oportunamente ante la empresa la totalidad de los requisitos exigidos en el presente Capítulo para el trámite de los documentos de transporte.
3. No cancelar oportunamente a la empresa los valores pactados en el contrato de vinculación.
4. Negarse a efectuar el mantenimiento preventivo del vehículo, de acuerdo con el plan señalado por la empresa.
5. No efectuar los aportes obligatorios al fondo de reposición.

PARÁGRAFO 1. La empresa a la cual está vinculado el vehículo, tiene la obligación de permitir que continúe trabajando en la misma forma en que lo venía

PARÁGRAFO 2. Si con la desvinculación solicitada afecta la capacidad transportadora mínima exigida a la empresa, ésta tendrá un plazo de seis (6) meses improrrogables, contados a partir de la ejecutoria de la resolución correspondiente, para suplir esta deficiencia en su parque automotor.

Si en ese plazo no sustituye el vehículo, se procederá a ajustar la capacidad transportadora de la empresa, reduciéndola en esta unidad.

(Decreto 170 de 2001, artículo 51).

ARTÍCULO 2.2.1.3.5.2. Radio de acción. El Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, se presta de manera regular dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio y en las áreas metropolitanas de conformidad con las normas que la regulan.

El servicio entre un aeropuerto que sirve a la capital del departamento y que está ubicado en un municipio diferente a ésta, no requerirá el porte de planilla única de viaje ocasional, cuando se presta por vehículos de empresas de la respectiva capital o Área metropolitana y del municipio sede del terminal aéreo.

En los demás aeropuertos, previo concepto favorable del Ministerio de Transporte, los alcaldes podrán realizar convenios para la prestación del servicio directo desde y hasta el terminal aéreo sin planilla única de viaje ocasional, siempre que existan límites comunes entre el municipio sede del aeropuerto y el municipio origen o destino del servicio.

En los demás casos en los cuales los vehículos taxi salgan del radio de acción autorizado, deberán portar planilla única de viaje ocasional.

PARÁGRAFO. En ningún caso el Servicio Público de Transporte en Vehículos Taxi, podrá prestarse como servicio colectivo, so pena de incurrir en las sanciones previstas para este efecto.

(Decreto 172 de 2001, artículo 23).



permitan empalmar recorridos, podrán solicitar el registro de la nueva ruta y horarios a servir.

(Decreto 171 de 2001, artículo 40).

ARTÍCULO 2.2.1.4.10.2. Naturaleza del servicio y alcance. Se consideran de servicio público las actividades que se desarrollan en los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, entendiéndolas como aquellas que se refieren a la operación, en general, de la actividad transportadora.

(Decreto 2762 de 2001, artículo 2).

PARÁGRAFO 2. Se entiende como Terminal de Operación Satélite, Periférica, toda unidad complementaria de servicios de la terminal de transporte principal, que depende económica, administrativa, financiera y operativamente de la persona jurídica que administre la misma, de la cual deben hacer uso las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera que cubren rutas autorizadas con origen, destino o tránsito por el respectivo distrito o municipio.

(Decreto 2762 de 2001, artículo 5, modificado por el Decreto 2028 de 2006, artículo 1).

ARTÍCULO 2.2.1.5.3.6. Suministro de información. Las empresas mantendrán a disposición de la autoridad competente de transporte y de la Superintendencia de Puertos y Transporte las estadísticas, libros y demás documentos que permitan verificar la información suministrada.

(Decreto 175 de 2001, artículo 17).

ARTÍCULO 2.2.1.5.6.1. Convenios de colaboración empresarial. La autoridad competente autorizará convenios de colaboración empresarial bajo las figuras del consorcio, unión temporal o asociación entre empresas habilitadas, encaminados a la racionalización del uso del equipo automotor, procurando una mejor, eficiente,

Los convenios se efectuarán exclusivamente sobre servicios previamente registrados o autorizados a alguna de las empresas involucradas, quien para todos los efectos continuará con la responsabilidad acerca de su adecuada prestación.

PARÁGRAFO. En caso de terminación del convenio, cada empresa continuará prestando los servicios que tenía autorizados o registrados antes de su celebración.

(Decreto 175 de 2001, artículo 29).

ARTÍCULO 2.2.1.5.10.2. Servicio público de transporte terrestre automotor mixto en motocarro. Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada y autorizada, a través de un contrato celebrado entre la empresa de transporte y cada una de las personas que utilizan el servicio para su traslado simultáneo con el de sus bienes o carga del sector veredal al centro urbano de acopio dentro de la jurisdicción de un municipio.

(Decreto 4125 de 2008, artículo 2).

ARTÍCULO 2.2.1.5.10.1.1. Población. En los municipios del territorio nacional con población total inferior a 50.000 habitantes, el servicio público de transporte mixto veredal podrá prestarse en motocarros a través de empresas o cooperativas legalmente constituidas y habilitadas en el municipio correspondiente que tengan por objeto único el transporte, en las cuales los propietarios del parque automotor de motocarros sean dueños del ciento por ciento (100%) de la empresa.

PARÁGRAFO. El servicio público de transporte en motocarro se autorizará para el radio de acción municipal. Excepcionalmente, cuando la prestación del servicio de transporte sea insuficiente o precaria en zonas de operación conformadas por varios municipios del territorio nacional con población total inferior a 50.000 habitantes, el Ministerio de Transporte podrá autorizar la prestación del servicio público de transporte en motocarro, en las condiciones y mediante el mismo

ARTÍCULO 2.2.1.5.10.1.4. Homologación. La prestación del servicio público de transporte mixto en motocarro deberá efectuarse con equipos homologados conforme a las características y especificaciones técnicas y de seguridad que determine el Ministerio de Transporte.

(Decreto 4125 de 2008, artículo 6).

ARTÍCULO 2.2.1.5.10.1.6. Estudios previos de oferta y demanda. La autoridad municipal de transporte competente deberá elaborar los estudios de oferta y demanda de necesidades del servicio, de acuerdo con la metodología establecida por el Ministerio de Transporte para tales efectos.

Cuando los estudios determinen que existe demanda insatisfecha del servicio, la autoridad competente elaborará los términos de referencia correspondientes los cuales establecerán los aspectos relativos al objeto del concurso, fecha y hora de apertura y cierre, requisitos que deben llenar los proponentes, plazo del concurso, clase y número de vehículos, condiciones de la póliza de seriedad de la propuesta, reglas y criterios para la evaluación de las propuestas y el otorgamiento del permiso, la determinación y ponderación de los factores objetivos de selección, derechos y obligaciones de los adjudicatarios y todas las demás circunstancias de tiempo, modo y lugar que se consideren necesarias para garantizar reglas objetivas y claras.

(Decreto 4125 de 2008, artículo 8).

ARTÍCULO 2.2.1.5.10.1.12. Propiedad de los equipos. La prestación del serviciopúblico de transporte en motocarro sólo podrá realizarse por la empresa a través del propietario del equipo para lo cual deberá acreditar los siguientes requisitos dentro de los términos previstos para iniciar la prestación del servicio, según el caso:

1. Relación del equipo automotor con el que se prestará el servicio, conindicación del nombre y cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo,



2. Copia de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas en la presente Sección.

(Decreto 4125 de 2008, artículo 15).

ARTÍCULO 2.2.1.5.10.1.13. Color de los equipos y tarjeta de operación. Los vehículos motocarro autorizados para la prestación del servicio público de transporte mixto deberán ser en su totalidad pintados en color blanco sin propaganda o publicidad alguna y para la operación de los mismos se requerirá la obtención de la tarjeta de operación.

Para efectos del otorgamiento de la tarjeta de operación para esta modalidad de servicio se tendrán en cuenta los requisitos previstos en los artículos 2.2.1.5.9.1 a 2.2.1.5.9.8 del presente Decreto.

(Decreto 4125 de 2008, artículo 16).

ARTÍCULO 2.2.1.5.10.1.15. Seguros. De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, las empresas de transporte público terrestre automotor mixto en motocarro deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:

1. Póliza de responsabilidad civil contractual, que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:
 - a) Muerte;
 - b) Incapacidad permanente;
 - c) Incapacidad temporal;
 - d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV, por persona.



- a) Muerte o lesiones a una o más personas;
- b) Daños a bienes de terceros.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV, por persona.

(Decreto 4125 de 2008, artículo 18).

ARTÍCULO 2.2.1.5.10.3.1. Tarifas. Compete a las autoridades locales la fijación de las tarifas de servicio público de transporte terrestre automotor mixto en motocarro, las cuales se establecerán con sujeción a la realización de los estudios de costos a la canasta del transporte, como mínimo en cada año y de conformidad con las políticas y los criterios fijados por el Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO. En aquellos municipios donde no se efectúen los estudios de costos de que trata el presente artículo, el incremento de las tarifas no podrá ser superior a la meta de inflación definida por el Banco de la República, para el respectivo año.

(Decreto 4125 de 2008, artículo 26).

ARTÍCULO 2.2.1.5.10.3.2. Prohibición. Ningún vehículo particular acondicionado o adquirido de fábrica como tal, podrá prestar el servicio público terrestre automotor mixto en motocarro.

PARÁGRAFO. El acondicionamiento de motocicleta a motocarro deberá efectuarse de acuerdo con las especificaciones y condiciones técnicas y de seguridad que establezca el Ministerio de Transporte.

(Decreto 4125 de 2008, artículo 27).

ARTÍCULO 2.2.1.6.3.1. Contratación. El Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial sólo podrá contratarse con empresas de transporte legalmente constituidas y debidamente habilitadas para esta modalidad; en ningún caso se podrá prestar sin sujeción a un documento suscrito por la empresa de transporte habilitada y por la persona natural o jurídica contratante, que contenga las

condiciones, obligaciones y deberes pactados por los contratantes, de conformidad con las formalidades previstas por el Ministerio de Transporte y lo señalado en el presente Capítulo.

PARÁGRAFO 1. Cada empresa habilitada para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, podrá hacer uso de medios tecnológicos y de firmas digitales que comprueben la celebración del contrato de forma directa con la empresa habilitada y que permitan el almacenamiento de información y la expedición del extracto de contrato, así como también la prestación del servicio. En todo caso, su uso estará bajo la responsabilidad de la empresa habilitada por el Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO 2. Ninguna empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial podrá vincular o prestar el servicio con vehículos que hayan cumplido su tiempo de uso.

PARÁGRAFO 3. Ninguna persona natural o jurídica podrá contratar el servicio de transporte con empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial que ofrezcan vehículos que hayan cumplido su tiempo de uso, ni contratar directamente vehículos sin acudir a la empresa debidamente habilitada.

(Decreto 348 de 2015, artículo 12).

ARTÍCULO 2.2.1.6.3.2. Modificado por el Decreto 431 de 2017 artículo 7. Contratos de Transporte. Para la celebración de los contratos de servicio público de transporte terrestre automotor especial con cada uno de los grupos de usuarios señalados en el presente capítulo, se deben tener en cuenta las siguientes definiciones y condiciones:

1. Contrato para transporte de estudiantes. Es el que se suscribe entre la entidad territorial, un grupo de padres de familia, el representante legal, rector o director rural del centro educativo o la asociación de padres de familia, con una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitada para esta modalidad, cuyo objeto sea la prestación del servicio de transporte de sus estudiantes entre el lugar de residencia y el establecimiento educativo u otros destinos que se requieran en razón de las actividades programadas por el plantel educativo.

2. Contrato para transporte empresarial. Es el que se celebra entre el representante legal de una empresa o entidad, para el desplazamiento de sus funcionarios, empleados o contratistas, y una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitada para esta modalidad, cuyo objeto es la prestación del servicio de transporte de los funcionarios, empleados o contratistas de la contratante, desde la residencia o lugar de habitación hasta el lugar en el cual deban realizar la labor, incluyendo traslados a lugares no previstos en los recorridos diarios, de acuerdo con los términos y la remuneración pactada entre las partes.
3. Contrato para transporte de turistas. Es el suscrito entre el prestador de servicios turísticos con una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitada para esta modalidad, cuyo objeto sea el traslado de turistas.
4. Contrato para un grupo específico de usuarios (transporte de particulares). Es el que celebra el representante de un grupo específico de usuarios con una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitada para esta modalidad, cuyo objeto sea la realización de un servicio de transporte expreso para trasladar a todas las personas que hacen parte del grupo desde un origen común hasta un destino común. El traslado puede tener origen y destino en un mismo municipio, siempre y cuando se realice en vehículos de más de 9 pasajeros. Quien suscribe el contrato de transporte paga la totalidad del valor del servicio. Este tipo de contrato no podrá ser celebrado bajo ninguna circunstancia para el transporte de estudiantes.
5. Contrato para transporte de usuarios del servicio de salud. Es el suscrito entre una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitada para esta modalidad y las entidades de salud o las personas jurídicas que demandan la necesidad de transporte para atender un servicio de salud para sus usuarios, con el objeto de efectuar el traslado de los usuarios de los servicios de salud, que por su condición o estado no requieran de una ambulancia de traslado asistencial básico o medicalizado.

PARÁGRAFO 1. Bajo ninguna circunstancia se podrá contratar directamente el servicio de transporte terrestre automotor especial con el propietario, tenedor o conductor de un vehículo.

PARÁGRAFO 2. Las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitadas no podrán celebrar contratos de transporte en esta modalidad, con juntas de acción comunal, administradores o consejos de administración de conjuntos residenciales.

ARTÍCULO 2.2.1.6.3.5. Contratos con empresas de transporte de pasajeros por carretera.

Las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial, debidamente habilitadas, podrán suplir las necesidades de parque automotor de las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera en períodos de alta demanda, previo contrato suscrito con la empresa de transporte por carretera, bajo la exclusiva responsabilidad de esta última.

La copia de dicho contrato se entregará al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte.

En caso que las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera tengan a su vez habilitada la modalidad de transporte especial, podrán suplir la necesidad de parque automotor, en períodos de alta demanda que defina el Ministerio de Transporte, con los vehículos que hagan parte de su capacidad transportadora del servicio especial, reportando previamente a los correspondientes terminales y a la Superintendencia de Puertos y Transporte, la intención de utilizar dichos vehículos. En todo caso deben iniciar y culminar los servicios desde la Terminal de Transporte, cumpliendo las exigencias operativas para el vehículo de pasajeros por carretera.

La Superintendencia de Puertos y Transporte y las Terminales de Transporte, tendrán la obligación de controlar en las fechas de alta demanda, el cumplimiento de lo señalado en el presente artículo, de acuerdo con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte.



ARTÍCULO 2.2.1.6.6.3. Capacidad del vehículo. No se admitirán pasajeros depie en ningún caso.

Cada pasajero ocupará un (1) puesto de acuerdo con la capacidad establecida en la ficha de homologación del vehículo y en la licencia de tránsito. En caso de incumplimiento, el infractor será sancionado, de conformidad con lo establecido en el Código Nacional de Tránsito Terrestre y las normas que regulan la prestación del servicio público de transporte.

(Decreto 348 de 2015, artículo 31).

ARTÍCULO 2.2.1.6.8.1. Contrato de Administración de flota. El contrato de administración de flota es un contrato de naturaleza privada, por medio del cual la empresa habilitada para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, incorpora a su parque automotor y se compromete a administrar los vehículos de propiedad de socios o de terceros con los cuales prestará el servicio. El contrato se perfecciona con su suscripción y la expedición de la tarjeta de operación por parte del Ministerio de Transporte.

El contrato de administración de flota se registrará por las normas del derecho privado y debe contener como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, su término, causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permiten definir la existencia de prórrogas automáticas y prever mecanismos alternativos de solución de conflictos entre las partes. Igualmente, el clausulado del contrato deberá contener en forma detallada los ítems que conformarán los cobros y pagos a que se comprometen las partes y su periodicidad. De acuerdo con éste, la empresa expedirá al propietario o locatario del vehículo un extracto que contenga en forma discriminada los rubros y montos, cobrados y pagados, por cada concepto.

Cuando el vehículo haya sido adquirido mediante arrendamiento financiero leasing, el contrato de administración de flota debe suscribirse entre la empresa y el poseedor del vehículo o locatario previa autorización del representante legal de la compañía financiera con quien se celebre la operación de leasing.



(Decreto 348 de 2015, artículo 36).

ARTÍCULO 2.2.1.6.8.9. Prohibición de cambio de modalidad. De ninguna manera se permitirá el ingreso de vehículos de otra modalidad, al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial.

No se podrá realizar el cambio de modalidad de los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial a otra modalidad, exceptuando el de los vehículos clase camioneta tipo carrocería doble cabina y camperos, al servicio mixto, siempre y cuando cuenten con la homologación para ésta última modalidad.

(Decreto 348 de 2015, artículo 44).

ARTÍCULO 2.2.1.6.10.1. Identificación de los vehículos utilizados para el transporte de estudiantes. Los vehículos de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial que se dediquen al transporte de estudiantes, además de los colores y distintivos señalados en el presente Capítulo, deberán tener pintadas en la parte posterior de la carrocería, franjas alternas de diez (10) centímetros de ancho en colores amarillo pantone 109 y negro, con inclinación de 45 grados y una altura mínima de 60 centímetros.

Igualmente, en la parte superior trasera y delantera de la carrocería en caracteres destacados, de altura mínima de 10 centímetros, deberán llevar la leyenda "Escolar".

Los vehículos de propiedad de los Establecimientos Educativos que presten el transporte escolar portarán además los colores y distintivos definidos por dichas instituciones.

PARÁGRAFO. Los colores y distintivos deberán portarse durante todo el tiempo en que los vehículos se encuentren prestando el servicio público o privado de transporte escolar.



ARTÍCULO 2.2.1.6.10.2. *Estudiantes con discapacidad.* Los vehículos que transporten estudiantes con discapacidad, tanto de centros educativos o centros de educación especial, deben contar con asientos y cinturones de seguridad adecuados, que garanticen el transporte seguro. De igual forma, deben contar con espacio en los sectores adyacentes a las puertas de ingreso y deberán prever un lugar para el acceso y transporte de sillas de ruedas, muletas u otros equipos que faciliten la movilidad de los pasajeros y adultos acompañantes.

(Decreto 348 de 2015, artículo 57).

ARTÍCULO 2.2.1.6.10.3. *Verificación técnica y operativa aplicable al transporte escolar.* Las condiciones técnicas y operativas que se establecen en el presente artículo tienen como propósito establecer condiciones de seguridad para los vehículos dedicados al transporte escolar.

1. Aspectos relativos a la organización en la prestación del transporte escolar:

Protección a los estudiantes. Con el fin de garantizar la protección de los estudiantes durante todo el recorrido en la prestación del servicio de transporte, los vehículos dedicados a este servicio deberán llevar un adulto acompañante, quien deberá conocer el funcionamiento de los mecanismos de seguridad del vehículo y de primeros auxilios.

No será necesario el adulto acompañante cuando se trate de educación superior.

El adulto acompañante se encargará del cuidado de los estudiantes durante su transporte y del ascenso y descenso del vehículo. Siempre que se transporten alumnos de centros de educación especial, el adulto acompañante debe contar con la cualificación laboral necesaria para la adecuada atención a este alumnado.

El adulto acompañante deberá ocupar la silla en las inmediaciones de la puerta y el transporte no se podrá realizar sin que éste se encuentre a



Recorridos y paradas. Los recorridos y paradas del servicio del transporte escolar estarán sujetos a las establecidas previamente en el contrato de prestación del servicio.

La parada final deberá situarse en el interior del establecimiento educativo. Si no es posible se fijará de modo que las condiciones de acceso desde dicha parada al centro educativo resulten lo más seguras, situándose siempre a la derecha en el sentido de la marcha.

Cuando no resulte posible que la parada esté situada en el mismo lado de la vía en que se encuentra el establecimiento educativo, se impondrán señalizaciones temporales o se requerirá la presencia de los Agentes de la Policía. En todo caso, el alumno siempre deberá estar guiado por el adulto acompañante que está en representación de la empresa o del establecimiento educativo.

El ascenso y descenso de los estudiantes deberá realizarse por la puerta más cercana al adulto acompañante o al conductor en caso de estudiantes de educación superior.

Este deberá efectuarse bajo la vigilancia de una persona mayor de edad, quien deberá asegurarse que se efectúe de manera ordenada.

2. Requisitos técnicos y operativos específicos:

Los vehículos que se destinen a la prestación del servicio escolar deberán cumplir con las condiciones técnico-mecánicas y con las especificaciones de tipología vehicular requeridas y homologadas por el Ministerio de Transporte para la prestación de este servicio. Además se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. En ningún caso se admitirán estudiantes de pie. Cada escolar ocupará un (1) puesto de acuerdo con la capacidad vehicular establecida en la ficha de homologación del vehículo y de la licencia de tránsito.



delantera deberá estar invertida para poder ser leída a través de unretrovisor.

3. Disponer de un sistema de comunicación bidireccional, entre la empresa, todos los conductores de los vehículos y el establecimiento educativo.
4. Poseer dos puertas, no accionables por los escolares sin intervención del conductor o por el adulto acompañante, que garanticen el ascenso y descenso de los escolares.
5. Poseer salidas de emergencia operables desde el interior y exterior, y tendrán un dispositivo que avise al conductor cuando estén completamente cerradas.
6. Poseer luces intermitentes, cuatro colores ámbar en la parte superior delantera, y dos colores rojos y una color ámbar central en la parte superior trasera, las que accionarán en forma automática al momento de producirse la apertura de cualquiera de las puertas.
7. Los asientos que no estén protegidos por el respaldo de otro anterior, además del cinturón de seguridad deberán contar con un elemento fijo, que les permita sujetarse y amortiguar el frenado del vehículo.
8. Las sillas deben contar con cinturones de seguridad cumpliendo con la Norma Técnica Colombiana adoptada por el Ministerio de Transporte.
9. Contar con ventanas cuyas aberturas practicables estén ubicadas de tal manera que impidan a los escolares sentados sacar los brazos por las mismas. Su abertura será, como máximo, del tercio superior de las mismas o lo establecido en las normas técnicas colombianas.
10. En ningún caso los vehículos podrán transitar a velocidades superiores a las establecidas para este servicio en la Ley 1239 de 2008 o en



PARÁGRAFO. La Norma Técnica Colombiana para los vehículos de transporte escolar será emitida en un término no superior a dos (2) años, contados a partir del 25 de febrero de 2015.

(Decreto 348 de 2015, artículo 58).

ARTÍCULO 2.2.1.6.10.4. Contenido mínimo de los contratos. El contrato celebrado entre la empresa habilitada y los establecimientos educativos, Entidades Territoriales, Secretarías de Educación certificadas, asociaciones de padres de familia o grupo de padres de familia, para la prestación del servicio público de transporte escolar deberá contener como mínimo las obligaciones y derechos de cada una de las partes, plazo, valor, indicando expresamente la tipología vehicular, la capacidad del vehículo y su identificación.

Las empresas habilitadas remitirán las copias de todos los contratos celebrados a la Superintendencia de Puertos y Transporte, describiendo el valor total, el valor por mes de vehículo, kilómetro de servicio, silla ofertada, la ciudad y el nombre del establecimiento educativo o entidad contratante.

Ningún establecimiento educativo o persona natural o jurídica podrá cobrar comisiones o intermediación en relación con el valor que se pague por el servicio a la empresa habilitada.

(Decreto 348 de 2015, artículo 59).

ARTÍCULO 2.2.1.6.10.5. Obligaciones de los establecimientos educativos. Son obligaciones mínimas de los establecimientos educativos frente a la prestación del servicio de transporte escolar:

1. Disponer en los vehículos, con el fin de asegurar la protección de los estudiantes menores, la presencia de un adulto que monitoree el recorrido.
2. Realizar la supervisión respecto de las condiciones de ejecución y



3. Observar probidad y diligencia en la selección de la empresa de transporte que desarrollará la actividad.
4. Destinar los espacios internos del establecimiento con acceso vehicular, al ascenso y descenso de los vehículos de transporte escolar.
5. Contar con un Plan Estratégico de Seguridad Vial durante la prestación del servicio y verificar que la empresa contratada para tal fin cuente y aplique lo establecido en la Ley 1503 de 2011 y las normas que la reglamenten, modifiquen o sustituyan.
6. Entregar a cada padre de familia una copia del contrato celebrado para la prestación del servicio, junto con una copia de la póliza de seguros de responsabilidad civil correspondiente.
7. Las demás aplicables en virtud de las disposiciones legales y/o reglamentarias para el servicio de transporte escolar.

PARÁGRAFO 1. Los establecimientos educativos no podrán percibir ninguna remuneración o ingreso por intermediación en la contratación del servicio de transporte escolar. En caso de contravención de lo aquí dispuesto, se entenderá que se efectuó un pago de lo no debido y el establecimiento educativo estará obligado a la restitución de las sumas debidamente indexadas a los padres de familia o responsables de los estudiantes.

PARÁGRAFO 2. El adulto que monitoree el recorrido podrá ser directamente contratado por el transportador, si le es remunerado como costo adicional al servicio de transporte y en tal evento, el establecimiento educativo, Entidad Territorial, Secretaría de Educación certificada, asociación de padres de familia o grupo de padres de familia, según el caso, fijará las condiciones y protocolos para el desarrollo de la labor del monitor.

(Decreto 348 de 2015, artículo 60).



estratégicos de seguridad vial y formación en el adecuado uso de los vehículos escolares dirigidos a los estudiantes y conductores, siguiendo los protocolos y exigencias emitidos por el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

(Decreto 348 de 2015, artículo 62).

ARTÍCULO 2.2.1.6.10.9. Servicio Privado de Transporte Escolar. En cumplimiento del artículo 5 de la Ley 336 de 1996, dentro del ámbito del Servicio Privado de Transporte, los establecimientos educativos podrán continuar prestando el servicio de transporte exclusivamente a sus alumnos, siempre que los equipos sean de su propiedad.

PARÁGRAFO. En todo caso, es obligación del establecimiento educativo, mantener el vehículo en óptimas condiciones mecánicas y de seguridad y cumplir con los distintivos y requisitos especiales establecidos en este Capítulo. Igualmente deberá registrar dichos vehículos ante la autoridad (es) de tránsito de la jurisdicción (es) donde preste el servicio, indicando expresamente el o los municipios en los que circularán los vehículos, horarios y días de servicio, número de pasajeros, tipología vehicular, capacidad y placas del (los) vehículos.

(Decreto 348 de 2015, artículo 64).

ARTÍCULO 2.2.1.6.10.10. Obligatoriedad de los seguros. Los establecimientos educativos para la prestación del servicio privado de transporte escolar deben adquirir las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual señaladas en el presente Capítulo.

(Decreto 348 de 2015, artículo 65).

ARTÍCULO 2.2.1.6.10.1.2. Prestación del servicio con vehículos particulares. Los vehículos particulares autorizados para prestar el servicio escolar en virtud del presente Capítulo podrán operar exclusivamente en la jurisdicción del municipio para el cual fueron autorizados. Cuando la residencia del



(Decreto 348 de 2015, artículo 67).

ARTÍCULO 2.2.1.6.10.1.3. Renovación del permiso. El permiso otorgado por las autoridades competentes tendrá una vigencia de un año, renovable hasta por el mismo término, siempre y cuando en el respectivo municipio subsistan las condiciones que dieron origen a su expedición. Para los efectos pertinentes se deberán acreditar los requisitos establecidos en el presente Capítulo y que los vehículos cumplen con la edad prevista en el siguiente artículo.

(Decreto 348 de 2015, artículo 68).

ARTÍCULO 2.2.1.6.10.1.4. Equipos. El servicio escolar en vehículos particulares podrá prestarse en automóvil, microbús, campero, camioneta, buseta y bus, cuya antigüedad no podrá superar los diez (10) años de edad; edad máxima de la que se exceptúan los camperos destinados al transporte escolar rural. En el evento en que se cumpla la edad del vehículo, el propietario o locatario podrá renovarlo por uno de menor edad. En todo caso, el término se contará a partir de la fecha del registro inicial.

PARÁGRAFO. Los equipos destinados al servicio escolar en vehículos particulares, deberán efectuar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, de acuerdo con las normas vigentes para el servicio público.

(Decreto 348 de 2015, artículo 69).

ARTÍCULO 2.2.1.6.10.1.6. Procedimiento para la contratación. Para la contratación del Servicio de Transporte Escolar por parte de los establecimientos educativos, Entidades Territoriales, Secretarías de Educación certificadas de los municipios con población hasta de treinta mil (30.000) habitantes a que se refiere el presente Capítulo, se deberá previamente comunicar las necesidades de este servicio a por lo menos tres (3) empresas de transporte habilitadas en el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte brindarán la colaboración necesaria a dichas



PARÁGRAFO 1. Si alguna de las empresas a las cuales se les comuniquen las necesidades de prestación del servicio de transporte escolar se presenta y se ajusta a las condiciones establecidas por los establecimientos educativos, Entidades Territoriales, Secretarías de Educación certificadas, según sea el caso, no se podrá contratar el servicio con vehículos de servicio mixto o colectivo municipal, ni particulares.

PARÁGRAFO 2. Reporte de Información. Dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la expedición de la autorización para la prestación del servicio escolar con vehículos de otras modalidades o del permiso para atenderlo con vehículos particulares señalado en el presente Capítulo, la autoridad de transporte municipal deberá remitir informe a la Subdirección de Transporte del Ministerio de Transporte, en el que se incluyan las características de cada vehículo (clase, marca, línea, modelo, placa, capacidad, color y tipo de combustible), propietario, empresa de transporte habilitada, si es el caso, número, vigencia y compañía expedidora de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, fecha de expedición de la autorización o permiso y vencimiento de los mismos.

PARÁGRAFO 3. Control y vigilancia. Las autoridades de transporte municipal serán las encargadas de velar por el estricto cumplimiento de las disposiciones establecidas en el presente Capítulo para la prestación del servicio escolar con vehículos de otras modalidades y particulares. De igual manera de aplicar las sanciones correspondientes, conforme a los criterios y procedimientos establecidos en la Ley 336 de 1996.

(Decreto 348 de 2015, artículo 71).

ARTÍCULO 2.2.1.6.10.1.7. Inexistencia de Servicio. Los establecimientos educativos, Entidades Territoriales, Secretarías de Educación certificadas deberán informar a la Superintendencia de Puertos y Transporte que en su jurisdicción no hay empresas de servicio público de transporte terrestre automotor especial, a pesar de existir empresas habilitadas con fundamento en el concepto de viabilidad expedido por la Dirección de Transporte y Tránsito de conformidad con la Resolución 3097 de 2009, o la norma que la modifique, adicione o sustituya, así



De no subsistir las condiciones que dieron lugar a la habilitación la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor especial, la Superintendencia de Puertos y Transporte informará al Ministerio de Transporte para que éste proceda a dejar sin efecto los actos administrativos de habilitación y permiso de la empresa de transporte y tarjetas de operación de los vehículos a ella, previa observancia del debido proceso.

(Decreto 348 de 2015, artículo 72).

ARTÍCULO 2.2.1.6.11.1. Medidas especiales para el transporte de usuarios del sistema de salud. Los vehículos de las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial que presten servicios de transporte especial para los usuarios de los servicios de salud, deben cumplir con las condiciones que para estos efectos definan el Ministerio de Salud y Protección Social y el Ministerio de Transporte.

(Decreto 348 de 2015, artículo 75).

ARTÍCULO 2.2.1.6.11.2. Servicio de Transporte Turístico. Las empresas habilitadas para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial interesadas en prestar el servicio a turistas se constituirán como prestadores de servicios turísticos, de acuerdo con la reglamentación vigente expedida por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. En el mismo sentido, los prestadores de servicios turísticos interesados en ofrecer el servicio de transporte público terrestre automotor a turistas, deberán habilitarse como empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial ante el Ministerio de Transporte.

(Decreto 348 de 2015, artículo 76).

ARTÍCULO 2.2.1.6.11.3. Prestadores de servicios turísticos. De acuerdo con lo establecido en el artículo 50 de la Ley 336 de 1996, los prestadores de servicios turísticos, debidamente inscritos en el Registro Nacional de Turismo, conforme a lo previsto en la Ley 1101 de 2006, modificada por la Ley 1558 de 2012, podrán



PARÁGRAFO. En este caso los prestadores de servicios turísticos adoptarán sus propios distintivos para los vehículos, los cuales llevarán en la parte delantera y trasera superior la leyenda "Turismo" en forma destacada con una altura mínima de 15 centímetros.

Además, en la parte delantera del vehículo deberá llevar el número del registro nacional de turismo.

(Decreto 348 de 2015, artículo 77).

ARTÍCULO 2.2.1.6.11.4. Prestadores de servicio turístico con vehículos de propiedad de terceros. Si los Prestadores de Servicios Turísticos no cuentan con vehículos de su propiedad, el transporte sólo podrá efectuarse previo contrato, celebrado entre el Prestador de Servicios Turísticos y las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial habilitadas o en su defecto habilitarse como Empresa de Transporte Público Terrestre Automotor Especial, cumpliendo lo establecido en el presente Capítulo.

(Decreto 348 de 2015, artículo 78).

ARTÍCULO 2.2.1.6.11.6. Tipología vehicular. Los vehículos denominados chivas turísticas y camperos o jipaos podrán ser destinados al transporte turístico dentro de la jurisdicción municipal, distrital, área metropolitana legalmente determinada y zonas turísticas aledañas, según reglamentación establecida por el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

(Decreto 348 de 2015, artículo 80).

ARTÍCULO 2.2.1.6.12.1. Responsabilidad de la revisión y mantenimiento preventivo. La revisión periódica y el mantenimiento preventivo de los equipos con los cuales se prestará el servicio es responsabilidad de las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial legalmente habilitadas.

Para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones en esta materia, dichas empresas deberán realizar por su cuenta y riesgo el mantenimiento preventivo del vehículo, para prever fallas que puedan surgir o que surjan durante la vigencia del

contrato de administración de flota y que puedan poner en peligro la seguridad de los usuarios o la integridad y funcionamiento del vehículo.

(Decreto 348 de 2015, artículo 81).

ARTÍCULO 2.2.1.6.12.2. Reporte de información. Dentro de los últimos quince (15) días calendario de los meses de enero y julio de cada año, las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial legalmente habilitadas deberán presentar al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte, los estados financieros firmados y certificados por el Representante Legal, el Contador y/o el Revisor Fiscal, con corte a diciembre del año anterior y a junio del respectivo año, en los cuales se refleje la propiedad de los vehículos de la empresa, los ingresos y gastos, tanto de los vehículos propios como de terceros, los giros realizados a los propietarios y locatarios de los automotores en virtud de lo pactado en los contratos de administración de flota y los pagos de los salarios, prestaciones sociales y seguridad social de los conductores.

Dicha información será reportada por las empresas al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte de conformidad con las directrices que se impartan para tal efecto. Las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte, remitirán a la DIAN y al Ministerio de Trabajo, dentro de los dos (2) meses siguientes a las fechas límites fijadas para la entrega de la información por parte de las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial.

(Decreto 348 de 2015, artículo 82).

ARTÍCULO 2.2.1.6.12.3. Control de la contratación del servicio. Con el objeto de mejorar el control operativo en todo el territorio nacional, facúltase a las autoridades de tránsito y transporte municipales, distritales, departamentales y metropolitanas, para verificar la veracidad de la información contenida en el contrato suscrito por las partes y que la operación de los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor especial corresponda con lo señalado en el mismo. Si la autoridad de tránsito y transporte correspondiente encuentra



(Decreto 348 de 2015, artículo 83).

ARTÍCULO 2.2.1.6.12.5. De las rutinas de diagnóstico, servicio y reparación. Para cada vehículo la empresa conformará un expediente individual u hoja de vida, cuyo objeto sea mantener un seguimiento documentado del parque automotor.

(Decreto 348 de 2015, artículo 85).

ARTÍCULO 2.2.1.6.12.6. Del control a las rutinas de seguridad del vehículo. Ningún vehículo podrá operar sin contar con el concepto favorable del departamento técnico de equipos de transporte de la respectiva empresa, emitido dentro del mes anterior.

La solución sistematizada de control de flota incluirá el mecanismo de control, así como el referente a los vencimientos de las pólizas de seguros y de la revisión técnico- mecánica de carácter legal.

(Decreto 348 de 2015, artículo 86).

ARTÍCULO 2.2.1.6.12.7. Vinculación y seguimiento a los conductores. Todos los conductores de los vehículos vinculados a la empresa, ya sean de propiedad de la misma, de socios o de terceros deberán tener contrato de trabajo con la empresa.

Se conformará un expediente individual con cada conductor al servicio de la empresa en el que se registrarán las situaciones derivadas de su permanencia en la misma. Los expedientes deberán permanecer bajo guarda en las instalaciones de la sede principal de la empresa.

Todo aspirante a conductor será evaluado por la empresa o por compañías especializadas en selección de personal.



ARTÍCULO 2.2.1.6.13.1. Registro Nacional de Conductores de Servicio de Transporte Especial. Desde el 25 de febrero de 2015, créase el Registro Nacional de Conductores de Transporte Especial, en el cual se registrarán los datos que identifiquen a la empresa transportadora, al propietario o locatario del vehículo y al conductor. Cuando el servicio se trate de escolar, también se registrarán los datos que identifiquen al establecimiento educativo, al adulto acompañante y las características del vehículo, así como otros datos que el Ministerio de Educación y el Ministerio de Transporte consideren necesarios para el control del servicio escolar y de sus vehículos. Esta información será de carácter público y obligatorio. La obligación de la inscripción en este registro será requisito para la prestación del servicio.

El certificado de inscripción en el Registro Nacional de Conductores de Transporte Especial, deberá portarse en los vehículos autorizados cuando se encuentren prestando el servicio. A este registro tendrá acceso el establecimiento educativo y los padres de familia.

La inscripción tendrá una vigencia anual y debe ser solicitada por la empresa habilitada para prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial o por el director del establecimiento educativo, cuando los servicios sean proporcionados por el propio establecimiento. El Ministerio de Transporte reglamentará la implementación del registro.

(Decreto 348 de 2015, artículo 89).

CIRCULAR EXTERNA 015 DE 2017 de la Procuraduría General de la Nación de la Nación. Ejercicio de la autoridad y control operativo del cumplimiento de las normas de transporte y tránsito.

CIRCULAR EXTERNA 015 DE 2020 de la Superintendencia de Transporte. Vigilancia y Control del Cumplimiento de las Normas de Transporte y Tránsito.



CONCEPTOS Y DEFINICIONES

CONCEPTOS	DEFINICIÓN
Seguridad vial	Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.
Seguridad activa	Se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito.
Seguridad pasiva	Son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo.
Accidente de tránsito	Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él, e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho (CNTT, 2002).
Riesgo	Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible.
Amenaza	Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto período de tiempo en un sitio dado.
Vulnerabilidad	Probabilidad de afectación, puede decirse también, de la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse.
Peatón	Persona que transita a pie por una vía (CNTT, 2002).



CONCEPTOS	DEFINICIÓN
Pasajero	Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (CNTT, 2002).
Conductor	Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo (CNTT, 2002).
SOAT	Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, el cual ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito e indemniza a los beneficiarios o las víctimas por muerte o incapacidad médica según el caso.
Estrategia	Comprende las principales orientaciones y acciones encaminadas a lograr los objetivos de un plan. En un proceso regulable, conjunto de las reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento.
Visión	Es un elemento de la planeación estratégica que enuncia un estado futuro de lo que desea alcanzar una organización en un tiempo determinado, expresado de manera realista y positiva en términos de objetivos.
Plan de acción	Corresponde a un documento que reúne el conjunto de actividades específicas, los recursos y los plazos necesarios para alcanzar objetivos de un proyecto, así como las orientaciones sobre la forma de realizar, supervisar y evaluar las actividades.
Entidad	Colectividad considerada como unidad. Especialmente, cualquier corporación, compañía, institución, etc. "tomada como persona jurídica".
Organización	Asociación de personas regulada por un conjunto de normas en función de determinados fines.

CONCEPTOS	DEFINICIÓN
Vehículo	Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público (CNTT. 2002).
Vehículo de tracción Animal	Vehículo no motorizado halado o movido por un animal (CNTT. 2002).
Vehículo no automotor	Vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor.
Camión Rígido	Vehículo automotor destinado al transporte de carga con capacidad superior a 2 Toneladas y que soporta sobre sus ejes únicamente el peso transportado por sí mismo.
Tracto Camión	Vehículo automotor destinado a arrastrar un Semirremolque, soportando parte de su peso y equipado con un acople adecuado para tal fin.
Semirremolque	Vehículo no motorizado con capacidad superior a 2 Toneladas, destinado a ser halado por un Tracto-Camión, sobre el cual se apoya y le transmite parte de su peso.
Remolque	Vehículo no motorizado con capacidad superior a 2 Toneladas, destinado a ser halado por un camión, sin transmitir carga a los ejes de este último.
Camión Articulado	Conjunto integrado por un Tracto-Camión y un Semirremolque o por un Camión y un Remolque que transitan acoplados.
Unidad Vehicular	Uno cualquiera de los siguientes vehículos: Camión rígido, Tracto-Camión, Semirremolque, Remolque o Volquete.
Carga Divisible	Aquella que puede fraccionarse en peso y tamaño hasta los límites establecidos para operación normal.
Carga Indivisible	Aquella que debido a sus características no puede ser fraccionada o desarmada con el fin de cumplir con las especificaciones para operación normal.
Altura	Dimensión vertical total de un vehículo, cargado o descargado, desde la superficie de la vía hasta la parte más alta del mismo.
Anchura	Dimensión transversal total de un vehículo, excluyendo los

CONCEPTOS	DEFINICIÓN
	espejos.
Longitud	Dimensión total longitudinal de un vehículo o combinación de vehículos.
Eje Longitudinal	Línea paralela al suelo que corre por el centro del vehículo uniendo los puntos medios de sus extremos anterior y posterior.
Línea de Rotación	Línea perpendicular al eje longitudinal del vehículo que une los centros de dos o más llantas colocadas en lados opuestos del mismo.
Eje Simple	Ensamble de dos o cuatro llantas unidas entre sí por una línea de rotación.
Eje Tándem	Eje conformado por dos líneas de rotación, dotado de una suspensión que permita la compensación de cargas y cuya separación se encuentre entre 1 y 1.6 mts. El Eje Tándem puede ser de llanta sencilla cuando el ensamble consta de 4 llantas; de llanta doble cuando consta de 8 y mixto cuando una línea de rotación une 2 llantas y la otra 4.
Eje Tridem	Eje conformado por 3 líneas de rotación dotado de una suspensión que permita la compensación de cargas y cuya separación entre las líneas de rotación extremas se encuentre entre 2 y 3.2 mts.
Eje Direccional	Ensamble de 2 o 4 llantas ubicadas en una o dos líneas de rotación respectivamente, que soportan parte de la carga del vehículo y está dispuesto para girar respecto al eje longitudinal del mismo.
Eje Retráctil	Eje Tándem cuya línea de rotación posterior puede transmitir parte de la carga del vehículo a la superficie de la vía o aislarse de ella mediante dispositivos hidráulicos o mecánicos.
Tara de un Vehículo	Peso de un vehículo desprovisto de carga, con su equipo auxiliar habitual y dotación completa de agua, combustible y lubricantes.
Peso Bruto Vehicular	Peso total que transmiten a la carretera las llantas de un vehículo.



CONCEPTOS	DEFINICIÓN
Configuración de un Vehículo	Se define identificando en su orden, el Camión Rígido o el Tracto-Camión con la letra C, el Semirremolque con la letra S, y el Remolque con la letra R y especificando a continuación de cada letra, el número de líneas de rotación de la unidad vehicular correspondiente.
Demanda Total Existente de Transporte	Es el número de pasajeros que necesita movilizarse en una ruta o un sistema de rutas y en un período de tiempo.
Demanda Insatisfechade Transporte	Es el número de pasajeros que no cuentan con servicio detransporte para satisfacer sus necesidades de movilización dentro de un sector geográfico determinado y corresponde a la diferencia entre la demanda total existente y la oferta autorizada.
Determinación del Número de Habitantes	Se establece teniendo en cuenta el último censo de población adelantado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE.
Edad del Equipo Automotor	Es el cálculo resultante de la diferencia entre el año que sirve debase para la evaluación, estudio o análisis y el año del modelo del vehículo.
Edad del Parque Automotor	Es el promedio ponderado de la edad de todo el equipo de la empresa, independiente de la clase de vehículo.
Frecuencia de Despacho	Es el número de veces por unidad de tiempo en que se repite la salida de un vehículo.
Oferta de Transporte	Es el número total de sillas autorizadas a las empresas para serofrecidas a los usuarios, en un período de tiempo y en una ruta determinada.
Paz y Salvo	Es el documento que expide la empresa de transporte al propietario del vehículo en el que consta la inexistencia de obligaciones derivadas exclusivamente del contrato de vinculación.

CONCEPTOS	DEFINICION
	y/o registrados, contemplando el mantenimiento de los mismos.
Sistema de Rutas	Es el conjunto de rutas necesarias para satisfacer la demanda de transporte de un área geográfica determinada.
SMMLV	Salario mínimo mensual legal vigente.
Tarifa	Es el precio que pagan los usuarios por la utilización del servicio público de transporte.
Tiempo de Recorrido	Es el que emplea un vehículo en recorrer una ruta entre el origen y destino, incluyendo los tiempos de parada.
Variante	Es la desviación por la construcción de un nuevo tramo de vía que evita el ingreso al casco urbano de un municipio.
Frecuencias Disponibles	Son los despachos establecidos en los estudios de demanda que no han sido autorizados.
Modificación de Horarios	Es el cambio de las frecuencias asignadas a una empresa, sin alterar el número total autorizado.
Nivel de Servicio	Son las condiciones de calidad bajo las cuales la empresa presta el servicio de transporte, teniendo en cuenta las especificaciones y características técnicas, capacidad, disponibilidad y comodidad de los equipos, la accesibilidad de los usuarios al servicio, régimen tarifario y demás circunstancias o servicios que previamente se consideren determinantes, tales como paraderos y terminales.
Ruta	Es el trayecto comprendido entre un origen y un destino, unidos entre sí por una vía, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias, paraderos y demás aspectos operativos.
Utilización Vehicular	Es la relación que existe, en términos porcentuales, entre el número de pasajeros que moviliza un vehículo y el número de sillas que ofrece.
Nivel de Servicio Básico	El que garantiza una cobertura adecuada, con frecuencias mínimas de acuerdo con la demanda y cuyos términos de servicio y costo lo hacen accesible a todos los usuarios

CONCEPTOS	DEFINICIÓN
Nivel de Servicio Lujo	El que ofrece a los usuarios mayores condiciones de comodidad y accesibilidad, en términos de servicio y cuyas tarifas son superiores a las del servicio básico.
Bus abierto	Vehículo con carrocería de madera, desprovisto de puertas y cuya silletería está compuesta por bancas transversales, también denominado Chiva o Bus escalera
Centros de abastecimiento o Mercadeo	Sitios de acopio de bienes que provienen de diferentes zonas de producción, para ser distribuidos en el sitio establecido por la autoridad competente
Demanda existente de Transporte	Es el número de pasajeros que necesitan movilizarse con su carga, en un recorrido y en un período determinado de tiempo
Demanda insatisfecha de transporte	Es el número de pasajeros que no cuentan con servicio para satisfacer sus necesidades de movilización simultáneamente con su carga, dentro de un sector geográfico determinado y corresponde a la diferencia entre la demanda total existente y la oferta total autorizada y/o registrada
Oferta de transporte	Es el número total de sillas autorizadas a las empresas para ser ofrecidas a los usuarios, en un período de tiempo y en un recorrido determinado
Recorrido	Es el trayecto comprendido entre centros de abastecimiento y/o mercadeo y las zonas de parqueo, con características propias en cuanto a frecuencias y demás aspectos operativos
Zonas de parqueo	Sitios fijos establecidos y debidamente demarcados de donde parten y regresan los vehículos mixtos una vez cumplido el recorrido



OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Establecer las líneas de política en el control del cumplimiento de las normas que rigen la actividad transportadora, en las cuales intervendrá la inspección de policía con funciones de tránsito y la secretaría de gobierno del Municipio.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Garantizar la eficiencia de las acciones de supervisión, inspección, control y vigilancia al cumplimiento normativo del transporte.
- Ejecutar acciones administrativas que se constituyan en el soporte a la prueba indiciaria de un posible incumplimiento de la norma.
- Ejecutar acciones operativas o de control en la vía.
- Garantizar la prestación de los servicios de transporte y tránsito.
- Garantizar la vigilancia y control de los servicios de transporte y tránsito dentro de la jurisdicción del municipio.
- Garantizar la existencia y mantenimiento del cuerpo especializado de control de transporte y tránsito.



1. DEFINICIÓN Y PRIORIZACIÓN DE LAS ACCIONES/PROGRAMAS A IMPLEMENTAR DEL PLAN

Este documento tendrá la priorización de las acciones/programas de los pilares estratégicos a implementar, toda vez que se requiere que se realice la priorización con el fin de establecer una ruta de trabajo para la puesta en marcha de los pilares estratégicos en pro de la consecución de los objetivos del Plan.

1.1. PRIORIZACIÓN DE LOS PROGRAMAS/ACCIONES DEL PLSV

Con el fin de priorizar los programas/acciones de los pilares estratégicos definidos en la formulación del Plan, es recomendable utilizar algún método de priorización (métodos de decisión multicriterio), con el fin de asegurar la idoneidad de la selección.

Teniendo en consideración lo anterior, es factible encontrar en la literatura diversas metodologías de evaluación y decisión multicriterio, para realizar el proceso de priorización, como son: la ponderación lineal o scoring, el proceso de análisis jerárquico o AHP (The Analytic Hierarchy Process), la unidad multiatributo o MAUT, las relaciones de superación como ELECTRE O PROMETHEE, entre otros (López & Segura, 2014). A continuación, se explicará brevemente el método de ponderación lineal o scoring que se empleará para la priorización de las acciones del plan.



1.1.1. METODOLOGÍA: PONDERACIÓN LINEAL, (SCORING)

unos criterios que permitan otorgar a las acciones una importancia relativa de una frente a otra.

El método de ponderación lineal (scoring) es probablemente el más conocido y el más comúnmente utilizado de los métodos de decisión multicriterio. Con este se obtiene una puntuación global por la simple suma de las contribuciones obtenidas de cada atributo. Si se tienen varios criterios con diferentes escalas (dado que ellos no se pueden sumar directamente), se requiere un proceso previo de normalización para que pueda efectuarse la suma de las contribuciones de cada uno de los atributos. Debe tomarse en cuenta que, sin embargo, el orden obtenido con este método no es independiente del procedimiento de normalización aplicado (Martínez, 1998).

Algunas ventajas de este método son:

- Permitir analizar un problema por partes
- Incluir la participación de diferentes personas o grupos de interés para generar un consenso
- Permitir verificar el índice de consistencia y reducir la subjetividad del evaluador, si es del caso

1.1.2. Etapas del Modelo de Ponderación Lineal o Scoring

1. Conceptualización de los criterios a emplear en la toma de la decisión
2. Asignación de una ponderación para cada uno de los criterios
3. Establecimiento del nivel de satisfacción de cada alternativa (acción) a cada uno de los criterios
4. Establecimiento del nivel de importancia de las acciones dentro de cada uno de los programas, los valores que se asignen pueden ser repetidos.
5. Cálculo de la puntuación para cada una de las acciones.

Método para calcular la puntuación

$$P = \sum_i W_i C_{ij}$$

Dónde:

C_{ij} = Clasificación de la alternativa (la acción) j en función del criterio i

W_i = Ponderación para cada criterio i

i = Criterio

j = Acción

P = Puntuación para la alternativa (programa/acción)

1.1.3. DEFINICIÓN DE CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN

Los criterios para priorizar las acciones/programas que se incluyen en el Plan, son diversos y presentan características individuales y particulares en cada entidad territorial.

Los criterios de priorización de acuerdo con las “necesidades” y “objetivos específicos” de un Plan, es necesario que se desarrollen dentro de un marco viable para su calificación y posterior priorización de los proyectos, lo que implica contestar una serie de preguntas tales como: (CDM, 2013)

- ¿Para qué criterios hay datos disponibles? Por ejemplo, para el criterio de “reducir los conflictos entre los vehículos de pasajeros, ya sean particulares

o de transporte público, y los vehículos de transporte de carga” se requiere reconocer los tipos de vehículos involucrados en el accidente.

- ¿Cuál es la ponderación (peso) de cada uno de los criterios? A partir de la ponderación de los criterios se pueden contestar preguntas que permitan establecer el peso de una acción con respecto a la otra.

Lo que se busca con el establecimiento de criterios de priorización es definir las propuestas que se implementaran a corto, mediano y largo plazo. Los criterios que a nivel local se adopten dependerán de sus propios “objetivos específicos”, su realidad, recursos, enfoques y los niveles de concertación entre todos los agentes participantes.

En este sentido, los siguientes son los criterios de priorización definidos para el plan:

CRITERIOS	DESCRIPCIÓN
COSTOS	se refiere al valor de la acción para llevarla a cabo, teniendo en consideración si es coherente con el presupuesto asignado a la entidad territorial.
INCLUSIÓN ACTORES VULNERABLES	acciones que incluyen o protegen a los actores vulnerables de la vía (motociclistas, peatones, ciclistas, pasajeros, personas con discapacidad).
IMPACTO	acciones que presentan mayores impactos positivos para el control del cumplimiento normativo de transporte.

*Tabla 1. Criterios de Priorización del PLSV
Fuente: Elaboración propia*

1.1.3.1. Asignación de la Ponderación y Puntuación a Cada Criterio ()

El siguiente paso en la aplicación del método de ponderación lineal o storing corresponde a la asignación de ponderación y puntuación a los criterios mediante el empleo de una escala.

1.1.3.2. Puntuación de Cada Criterio

Para este caso se define una puntuación para cada criterio en una escala entre 1 y 5, sin repetir el valor, donde 1 es la menor puntuación y 5 es la mayor puntuación. La asignación del peso se asigna teniendo en cuenta los objetivos del plan.

1.1.3.3. Ponderación de Cada Criterio

Para este caso se define una ponderación para cada criterio entre 1% y 100%, donde la sumatoria de todas las ponderaciones será igual a 100%, en valores absolutos.

A continuación, se definen las consideraciones para la puntuación, se asigna el puntaje y ponderación a cada criterio, de la siguiente manera:

CRITERIOS (i)	CONSIDERACIONES PARA LA PUNTUACIÓN	PUNTAJE	PONDERACIÓN (W_i)
COSTOS	Muy alto costo	1	60%
	Alto costo	2	
	Mediano costo	3	
	Bajo costo	4	
	Muy bajo costo	5	
INCLUSIÓN ACTORES VULNERABLES	No incluye a ningún actor vulnerable	1	20%
	Los incluye parcialmente (solo incluye a uno o dos actores vulnerables)	3	

	Si los incluye (tres o más actores vulnerables)	5	
IMPACTO	La acción reduce menos del 20% de la accidentalidad vial	1	20%
	La acción reduce entre el 20% y menor al 40% de la accidentalidad vial	2	
	La acción reduce entre el 40% y menor al 60% de la accidentalidad vial	3	
	La acción reduce entre el 60% y menor al 80% de la accidentalidad vial	4	
	La acción reduce más del 80% y menor al 40% de la accidentalidad vial	5	

*Tabla 2. Ponderación y Puntuación de los criterios del PLSV
Fuente: Elaboración propia*

1.1.4. PRIORIZACIÓN DE LOS PROGRAMAS/ACCIONES DE LOS PILARES ESTRATÉGICOS DEL PLAN

El procedimiento para la priorización de las acciones/programas del plan es el siguiente:

- Definición de los criterios que se utilizarán para priorizar las acciones/programas propuestos.
- Asignación de puntajes a cada uno de los criterios.
- Sometimiento de las acciones propuestas a los criterios establecidos.

Las acciones que obtengan prioridad alta, se recomendará su implementación a corto plazo. Las acciones que tengan prioridad media, se recomendará su implementación a mediano plazo. Las acciones que tengan prioridad baja, se recomendará su implementación a largo plazo. Lo anterior, de acuerdo a la tabla de priorización de las acciones.

PLAZO	DURACIÓN	PERIODO DE INICIO DEL PLAZO	PERIODO DE FIN DEL PLAZO
Corto plazo	6 meses	Año 2022	Año 2023
Mediano plazo	6 a 12 meses	Año 2022	Año 2023
Largo plazo	Mayor a 12 meses	Año 2023	Año 2024

Tabla 3. Plazos del PLSV
Fuente: Elaboración propia

1.1.3.2. Costos para la Implementación de las Acciones del PLSV

Los costos de las acciones para su implementación, se definió de acuerdo al presupuesto de contratación del MUNICIPIO DE CIÉNAGA, de la siguiente manera:

COSTO	VALOR
Muy alto costo	Mayor a 1000 millones
Alto costo	Entre 500 millones y menor a 1000 millones
Mediano costo	Entre 254 millones y menor a 500 millones
Bajo costo	Entre 25 millones y menor a 254 millones
Muy bajo costo	Menor a 25 millones de pesos

Tabla 4. Costos de Implementación de las Acciones
Fuente: Elaboración propia

A continuación, se muestra la tabla de priorización, para el sometimiento de las acciones propuestas a los criterios establecidos:

ACCIONES	CRITERIOS				
	3.2	3.4	4.3	4.9	5
	2.7	3.1	3.35	4	4.6
	2.3	2.6	3	3.3	3.5
	1.5	2	2.5	2.9	3.25
	1	1.25	1.75	2.4	2.8

Tabla 5. Priorización de las Acciones
Fuente: Elaboración propia

Dónde:

- Los resultados de color verde tienen prioridad BAJA.
- Los resultados de color naranja tienen prioridad MEDIA.
- Los resultados de color rojo tienen prioridad ALTA.

Sometiendo las acciones del plan a los criterios seleccionados, se obtiene la priorización establecida en cada ficha técnica.

2. DIAGNÓSTICO

El municipio, a través de este diagnóstico busca establecer la situación actual del transporte público terrestre automotor y la ilegalidad en el transporte, con el fin de propender por el mejoramiento de las condiciones determinantes de dicha situación.

2.1. SITUACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Una vez revisados los aspectos más relevantes acerca de estado actual del transporte público del Municipio, se encuentra lo siguiente:

- No se cuenta con el registro de conductores de vehículos tipo taxis.
- El municipio no cuenta con empresas de transporte público terrestre automotor habilitadas, no cuentan con un Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV, de acuerdo con Decreto 2106 de 2019 art. 110.
- No se cuenta con paraderos para los vehículos de transporte público terrestre automotor.
- No se cuenta con centros de acopio para los vehículos tipo taxi.
- Existe una elevada circulación de Bici taxis, Moto carros particulares y motocicletas en el Municipio, que está impactando de manera negativa en el transporte legalmente constituido, toda vez que, han venido siendo utilizadas para el transporte ilegal de pasajeros.
- Además, que dichos vehículos provienen de ser registradas o matriculadas en otros Municipios y/o Departamentos.
- Los conductores de los vehículos tipo taxi, no se encuentran vinculados laboralmente con las empresas, y, por ende, tampoco cuentan con afiliación a seguridad social.
- No se ha efectuado el estudio de oferta y demanda insatisfecha al transporte público municipal, que va hacia los corregimientos y veredas del Municipio.

2.1.1. INFORMACIÓN GENERAL DE LA ENTIDAD

RAZÓN SOCIAL	Instituto de Tránsito y Transporte Municipal de Ciénaga Magdalena
NÚMERO DEL ACTO ADMINISTRATIVO DE CREACIÓN	Decreto 142 de 2001 Emanado de la Alcaldía Municipal de Ciénaga
NÚMERO Y FECHA DE RESOLUCIÓN DE HABILITACIÓN DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE	Resolución Número 011740 del 14 de diciembre de 2001
CATEGORÍA DEL ORGANISMO	"A"
NOMBRE DEL DIRECTOR	ERUIN RAFAEL BUCAR CANDANOZA
IDENTIFICACIÓN DEL DIRECTOR	Cedula de Ciudadanía 12628029
DECRETO DE NOMBRAMIENTO DEL DIRECTOR	Decreto 019 del 3 de enero del 2020
ACTA DE POSESIÓN DEL DIRECTOR	Número 130 del 3 de enero del 2020
CIUDAD	Ciénaga
TELÉFONO	3002976905
CORREO ELECTRÓNICO	intracienaga@cienaga-magdalena.gov.co

CONTRATO DE CONCESIÓN DE LOS SERVICIOS DE LA SECRETARÍA (En caso que exista)

Número del contrato de concesión	contrato de concesión número 01 de 2014
Fecha de suscripción	16 de junio de 2014
Vigencia	quince (15) años
Razón social	Ciénaga Movilidad Segura S.A.S
Nit	901.099.076-3
Representante Legal	Cristian Rodolfo Rosales Viena
Identificación del representante legal	12.618.460
Nombre del interventor del contrato de concesión	GESTION TECNICA MANTENIMIENTO E INGENIERIA S.A.S
Identificación del interventor del contrato de concesión	900051630

2.1.2 ACCIDENTALIDAD VIAL

De acuerdo con la estadística reportada en el Observatorio Nacional de Seguridad Vial – ONSV, el Municipio de Ciénaga se encuentra para el año 2022 con 38 muertos, de los cuales 5 fallecieron en accidentes con vehículos de transporte de carga y 5 fallecieron con vehículos de transporte de pasajeros, para un total de 10 víctimas por accidentes de tránsito en vehículos de servicio público. Lo anterior, se traduce a que el 30,7% de la mortalidad del Municipio para el año 2022 corresponde a usuarios del transporte público

Matriz de colisión

UsuarioVia	Motocicleta	No aplica	Objeto fijo	Otros	Sin info.	Transporte de carga	Transporte de pasajeros	Transporte individual	Total
Peatón	1				1	3			5
Usuario de moto	7	1	4	1	2	5	1	2	23
Usuario de V.Individual						5			5
Usuario T.Carga		4						1	5
Total	8	5	4	1	3	13	1	3	38

2.1.3 CUMPLIMIENTO NORMATIVO DE LOS ACTORES DE LA VÍA

Los conductores de vehículos de transporte público al realizar sus desplazamientos no cumplen las medidas establecidas por la ley, como son, por ejemplo:

Para el servicio público en general:

- La realización de la revisión técnico mecánica
- Portar el seguro obligatorio – SOAT
- Respetar las señales de tránsito
- No transitar en sentido contrario

- No invadir el espacio público
- No transitar en zonas y horarios prohibidos
- Usar el cinturón de seguridad
- Portar el equipo de prevención y seguridad vial

Para el servicio público colectivo por carretera:

- Transitar con los vehículos con las puertas cerradas
- Dejar y recoger los pasajeros en los sitio autorizados como son lospasajeros

Para el servicio público escolar:

- Usar el cinturón de seguridad en todos los asientos
- Llevar el adulto acompañante con los estudiantes

Igualmente, se observan personas conduciendo los vehículos bajo los efectos de bebidas alcohólicas, menores de edad conduciendo motocicletas y menores de 10 años siendo transportados en motocicletas.

2.1.3.1 TRANSPORTE ILEGAL

El transporte público terrestre automotor ha venido siendo afectado por el transporte ilegal en motocicleta y por vehículos de servicio particular, en que se desplazan a los municipios aledaños y dentro del perímetro urbano.

2..1.5. PUNTOS CRÍTICOS DE ILEGALIDAD

En el Municipio se detectaron los siguientes puntos críticos de ilegalidad, los cuales requieren de su intervención para controlar esta situación, de acuerdo a la Circular 015 de 2017 de la Procuraduría General de la Nación:

Dirección: Calle 20 con Cr 21 sector de la bomba (se encuentran una variedad de problemas que van desde la deficiente señalización, además funciona como punto de ilegalidad, los buses Inter municipales se detienen recoger pasajeros y obstaculiza la vía

Vehículos: transporte particular (motocicletas y Moto carros) Prestan Servicio de transporte de pasajeros en el Municipio Origen: Ciénaga Destino: ciénaga



1. **Dirección:** Calle 16 con cr 16 (mal parqueo, salida y entrada de las busetas)



2. **Dirección:** Cr 13 con calle 21 (ilegalidad de los buses que recogen personas en zonas no autorizadas) ASOCOBENDI ✓



3. Dirección: Calle 16 con Cr 13



Método de transporte bicitaxi, informal. Le siguen las Mototaxi, y el Inter municipal. Busetas urbanas no hay.



2.1.6.1 TRANSPORTE ESCOLAR

En cuanto al transporte escolar, el Municipio no ha adelantado operativos de control a las rutas de transporte escolar, que cubran tanto las zonas urbanas como rurales, por lo menos dos (2) veces al mes. De acuerdo a la Circular Externa No. 47 del 22 de abril de 2016.

Se observan situaciones anómalas que atentan contra la seguridad de los estudiantes que utilizan el transporte escolar como son:

El 100% de los vehículos no cumplen con las condiciones tecnológicas de operación exigidas en el Decreto Ley 1079 de 2015, por ejemplo:

- La comunicación bidireccional
- GPS
- Acompañante capacitado en primeros auxilios

- Existen padres de familia que contratan el transporte escolar con particulares incluso motocicletas

Tales situaciones no han sido informadas a la Superintendencia de Puertos y Transporte.

2.1.7 EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR

El Municipio las siguientes empresas para prestar servicio público de transporte terrestre automotor en las siguientes modalidades

Las empresas de transporte ubicadas están habilitadas por el min de transporte porque es transporte Inter municipal, taxi Mac es informal y no está funcionando. Contracorp servicio urbano. Ciénaga se dedicó al informalismo debido a la pérdida de espacios.

SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR INDIVIDUAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS TAXI			
CAPÍTULO III DECRETO 1079 DE 2015			
EMPRESA	NIT	RESOLUCIÓN HABILITACIÓN	FECHA RES. HAB.
taxi Mac			
Contracorp			

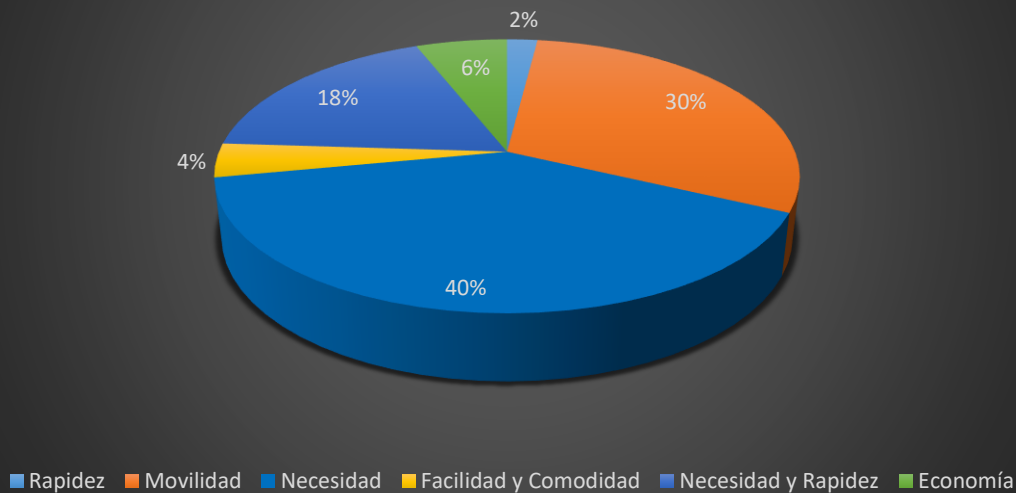
EMPRESA	NIT	RESOLUCIÓN HABILITACIÓN	FECHA RES. HAB.
Centro de enseñanza y automovilismo "Conducienaga"	901186492-7	1034	07/06/2019

2.1.7.1 Satisfacción de la Demanda

A través de una encuesta efectuada a los demandantes de los servicios de transporte público, se determinó lo siguiente: Los usuarios utilizan el transporte ilegal, por necesidad y movilidad al viajar.

Respuesta	Cantidad
Rapidez	1
Movilidad	15
Necesidad	20
Seguridad	0
Facilidad y Comodidad	2
Necesidad y Rapidez	9
Economía	3

¿ POR QUE VIAJA USTED EN EL TRANSPORTE PUBLICO INFORMAL



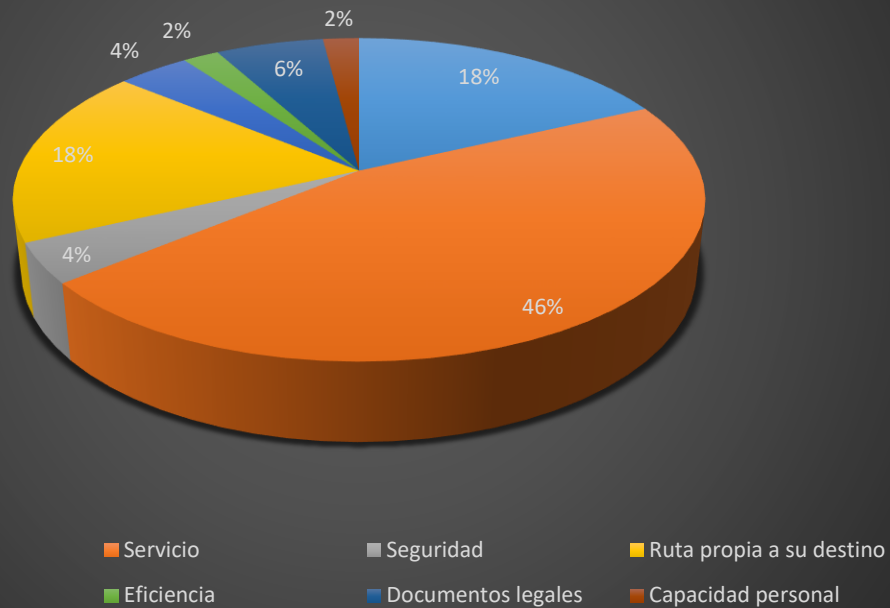
Fuente Propia

Reconocen que este tipo de transporte ilegal no es el adecuado en un 78%, ya que la calidad de los vehículos en su mayoría están deteriorados.

Los usuarios del transporte público publico intermunicipal e ilegal, por cuanto este tipo de servicio es prestado con incomodidad, competencia de recorrido a velocidad y congestión, pero que cuenta con ruta propia a su destino y con servicio

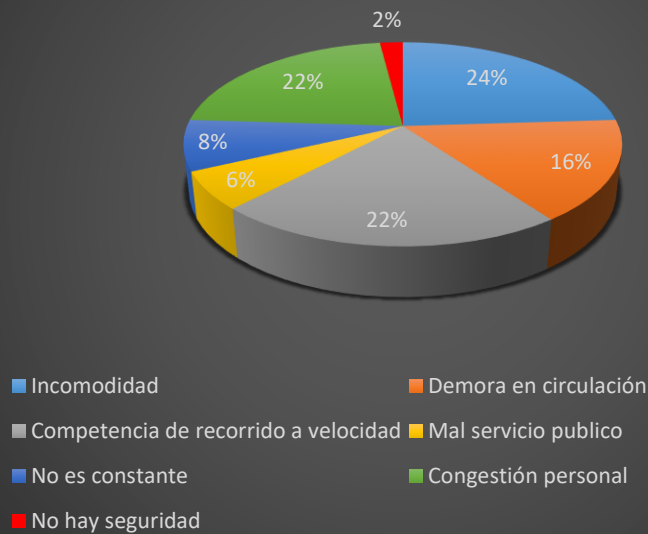
Respuesta	Cantidad
Bueno	
Rapidez	9
Servicio	23
Seguridad	2
Ruta propia a su destino	9
Comodidad	2
Eficiencia	1
Documentos legales	3
Capacidad personal	1
MALO	
Maltrato al personal	0
Incomodidad	12
Demora en circulación	8
Falta de aseo	0
Competencia de recorrido a velocidad	11
Mal servicio publico	3
No es constante	4
Congestión personal	11
Por no tener papeles actualizados ante el trá	0
No hay seguridad	1

¿ QUE ELEMENTOS BUENOS CONSIDERA USTED QUE TIENE EL TRANSPORTE PUBLICO ?



Fuente propia

¿ QUE ELEMENTOS MALOS CONSIDERA USTED QUE TIENE EL TRANSPORTE PUBLICO ?



fuentes propia

Los usuarios en un 42% quisieran que exista un transporte público debidamente legalizado ya que este tipo de transporte intermunicipal, no cuenta con un acto administrativo de asignación de rutas y frecuencias

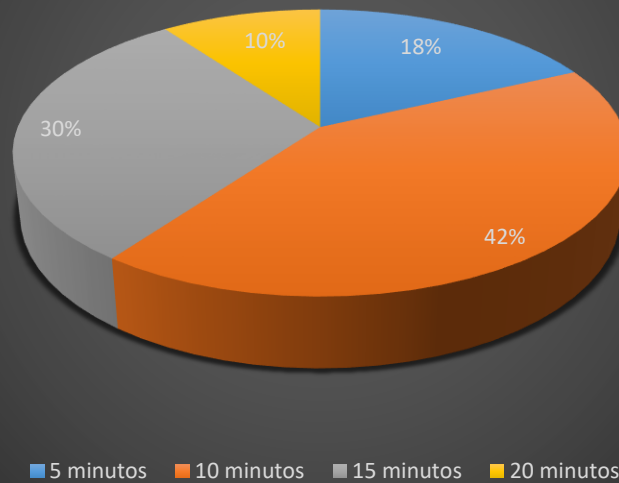
4. ¿Con qué frecuencia le gustaría que pasaran los vehículos de transporte público una vez debidamente legalizados?

Respuesta	Cantidad
5 minutos	9
10 minutos	21
15 minutos	15
20 minutos	5

30 minutos

0

¿Con qué frecuencia le gustaría que pasaran los vehículos de transporte público?



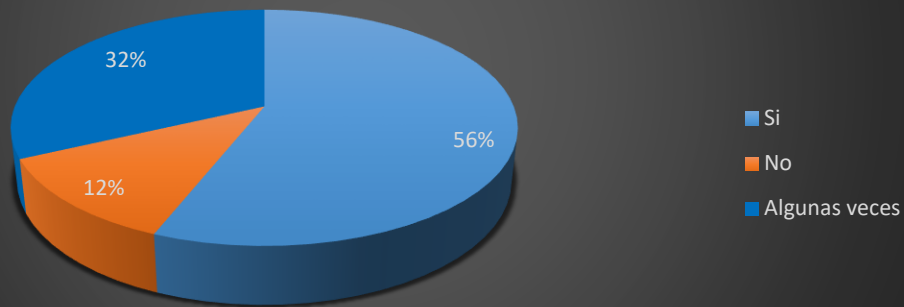
Fuente propia

Los usuarios en un 56% considera que recibe un trato adecuado por parte de los conductores de servicio público.

5. ¿Recibe los tratos adecuados por parte de los conductores o transportadores de servicio público?

Respuesta	Cantidad
Si	28
No	6
Algunas veces	16

**¿Recibe los tratos adecuados por parte de
los conductores o transportadores de
servicio público?**



Fuente propia

Los usuarios en un 52% se sienten medianamente seguros al utilizar los vehículos de transporte público automotor debido al estado en que se encuentran.



FUENTE PROPIA

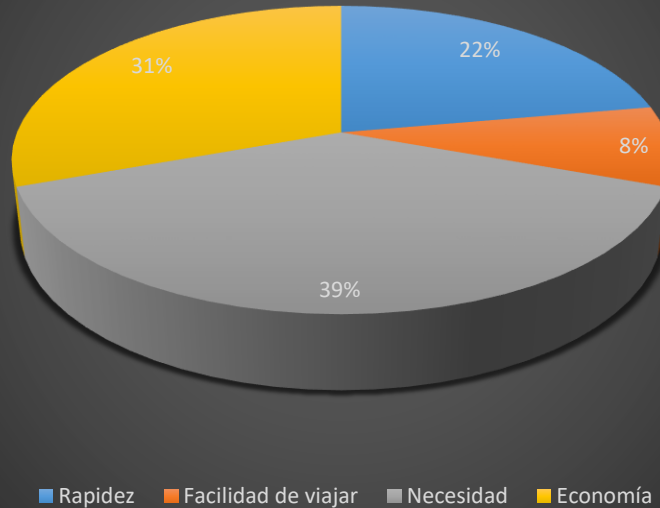
Los usuarios en un 82% les gustaría que una vez estén legalizadas las empresas los conductores de este servicio portaran en el espaldar del asiento la tarjeta de control donde se especifican los datos del vehículo, del conductor y las tarifas a pagar.

Los usuarios en un 50% viaja en transporte ilegal por necesidad y economía

1. ¿Por qué viaja usted en el transporte ilegal?

Respuesta	Cantidad
Rapidez	8
Facilidad de viajar	3
Necesidad	14
Economía	11
No viaja	14

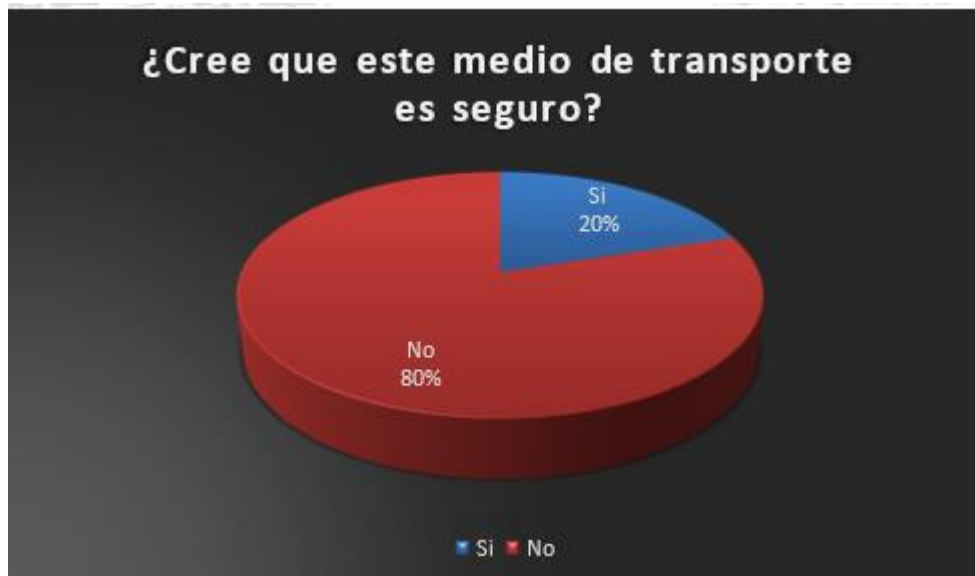
¿Por qué viaja usted en el transporte ilegal?



FUENTE PROPIA

Los usuarios del transporte ilegal son conscientes que este tipo de servicio es inseguro y sin embargo, lo utilizan.

Respuesta	Cantidad
Si	10
No	40

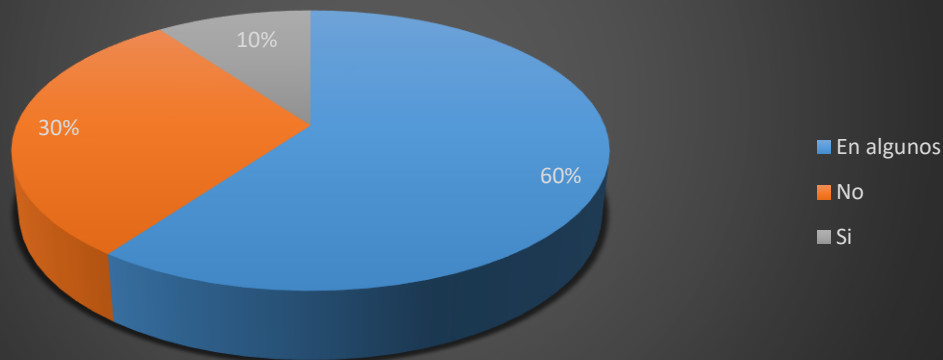


Los usuarios del transporte ilegal en un 60% consideran que algunos vehículos cuentan con pólizas de responsabilidad civil que los ampara, adicional al SOAT; con lo cual, se observa que no es clara esta información y, por tanto, amerita de campañas de educación vial.

3. ¿Cree que este transporte posee seguro de responsabilidad civil contractual y extracontractual?

Respuesta	Cantidad
En algunos	30
No	15
Si	5

¿Cree que este transporte posee seguro de responsabilidad civil contractual y extracontractual?



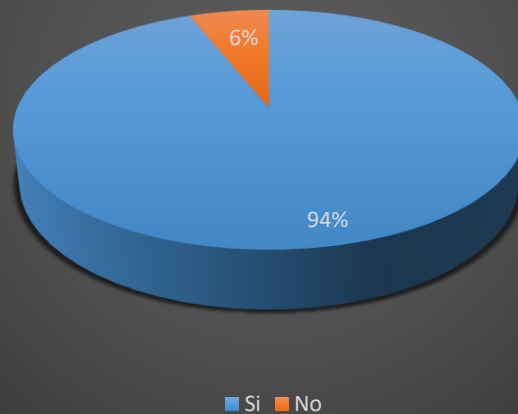
Fuente propia

Los usuarios del servicio de transporte ilegal en un 94% son conscientes que, al utilizar el transporte ilegal, afectan negativamente el transporte legalmente constituido, sin embargo, hacen uso de él.

4. ¿Sabe usted que si viaja en un transporte ilegal está afectando al transporte legalmente constituido?

Respuesta	Cantidad
Si	47
No	3

¿Sabe usted que si viaja en un transporte ilegal está afectando al transporte legalmente constituido?



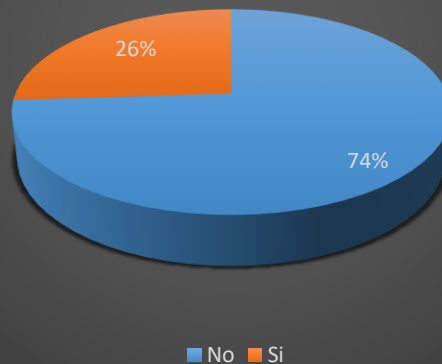
Fuente propia

Los usuarios en un 74% desconocen que al utilizar el transporte ilegal también tienen responsabilidad contravencional y pueden ser vinculados a través de una orden de comparendo.

5. ¿Tiene conocimiento usted que si viaja en este mediodo transporte puede ser vinculado al proceso contravencional mediante un comparendo?

Respuesta	Cantidad
No	37
Si	13

¿Tiene conocimiento usted que si viaja en este medio de transporte puede ser vinculado al proceso contravencional mediante un comparendo?



4. PILARES ESTRATÉGICOS, PROGRAMAS Y ACCIONES

4.1. PILAR ESTRATÉGICO DE GESTIÓN INSTITUCIONAL

4.1.1 PROGRAMA: PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

El programa busca la planificación y gestión del control normativo de transporte en el Municipio.

En el desarrollo de este programa se realizan las siguientes **ACCIONES**:



- Programar la ejecución del plan, monitorear el avance del mismo y llevar a cabo la creación de una coordinación.

MUNICIPIO DE CIENAGA – FICHA TÉCNICA No. 1		
1	Nombre de la acción:	Programar la ejecución del plan, monitorear el avance del mismo y crear instancias de coordinación
2	Descripción de la acción:	Corresponde al Comité Local de Seguridad Vial – CLSV, como instancia de coordinación, la función de realizar y velar por el monitoreo, seguimiento y evaluación del avance, ejecución o implementación del Plan de Cumplimiento Normativo de Transporte.
3	Programa asociado:	Planificación y gestión de la seguridad vial
4	Pilar asociado:	Pilar estratégico de gestión institucional
5	Agente: propietario de la acción:	Secretaría de Tránsito
6	Agente: participante de la acción:	Comité Local de Seguridad Vial – CLSV
7	Actor: colaborador externo:	
8	Escala de actuación:	Municipal
9	Periodo de realización:	Mediano plazo
10	Costo estimado de implementación:	Muy bajo costo (Menor a 25 millones de pesos)

4.2. PROGRAMA: FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

El programa busca el fortalecimiento institucional de la seguridad vial en el Municipio. La inclusión de este programa busca aumentar ya sea su cobertura, sus capacidades, recursos y/o el mejoramiento en los procedimientos y procesos de prestación y operación del servicio que proveen, entre otros aspectos.

En el desarrollo de este programa se realizan las siguientes **ACCIONES**:

- Fortalecer la capacidad institucional para la seguridad vial.

MUNICIPIO DE CIENAGA – FICHA TÉCNICA No. 2		
1	Nombre de la acción:	Fortalecer la capacidad institucional para la seguridad vial
2	Descripción de la acción:	El Municipio debe gestionar la consecución de la terminal de transportes, con el fin de mejorar las condiciones de operatividad y fortalecer la prestación del servicio público. Lo anterior, en cumplimiento a lo establecido en el Decreto 2762 de 2001 del Ministerio de Transporte.
3	Programa asociado:	Fortalecimiento institucional
4	Pilar asociado:	Pilar estratégico de gestión institucional
5	Agente: propietario de	Secretaría de Tránsito y Transporte
6	Agente: participante de la acción:	Ministerio de Transporte, Superintendencia de Puertos y Transporte
7	Actor: colaborador externo:	Ministerio de Transporte, Superintendencia de Puertos y Transporte
8	Escala de actuación:	Municipal
9	Periodo de realización:	Corto plazo
10	Costo estimado de implementación:	Alto costo (Entre 500 millones y menor a 1000 millones)

5. PILAR ESTRATÉGICO SOBRE COMPORTAMIENTO HUMANO

5.1. PROGRAMA: FORMACIÓN

En el desarrollo de este programa se realizan las siguientes **ACCIONES**:

- Proyectos de educación y concientización de adultos en los riesgos

5.2. PILAR ESTRATÉGICO SOBRE COMPORTAMIENTO HUMANO

MUNICIPIO DE CIENAGA – FICHA TÉCNICA No. 3		
1	Nombre de la acción:	Proyectos de educación y concientización de adultos en los riesgos
2	Descripción de la acción:	El Municipio dentro de sus proyectos de educación y concientización de adultos en los riesgos, priorizó en el tipo de usuario: conductor de vehículo liviano, en este caso en específico hace referencia a los conductores de vehículos de transporte público de la ciudad. La titulación laboral para los conductores de vehículos de transporte de pasajeros (individual
		o colectivo), así como de carga, de transporte especial y monitoras, busca desarrollar nuevas destrezas, capacidades, actitudes profesionales y competencias relacionadas con la operación de los vehículos con los cuales laboran. Esto fomentará la seguridad vial, la prevención de riesgos laborales, la generación de prácticas laborales orientadas a la minimización del impacto ambiental del transporte y la mejor calidad de la prestación del servicio, se establecerá la titulación laboral para los

		conductores de vehículos de transporte de pasajeros (individual o colectivo), así como de carga, de transporte especial y monitoras, así como de carga urbana (motocicletas de reparto y vehículos de reparto). Por tal razón, es necesario realizar las siguientes actividades para esta acción: 1. La adopción de la definición de los lineamientos que deben incluir las titulaciones, en donde se diseñe el perfil de titulación, las pruebas para la evaluación de competencias, la metodología para definir las competencias laborales y el perfil ocupacional que defina el Gobierno Nacional. 2. La realización de la titulación y la respectiva acreditación de la competencia. Teniendo en cuenta las acciones antes mencionadas y en pro de la formación y educación en seguridad vial, el Municipio efectuará las capacitaciones a los actores de la vía y autoridades de tránsito.
3	Programa asociado:	Formación
4	Pilar asociado:	Pilar estratégico sobre el comportamiento humano
5	Agente: propietario de la acción:	Secretaría de Tránsito
6	Agente: participante de la acción:	
7	Actor: colaborador externo:	Empresas de transporte público terrestre automotor que operan en el Municipio
8	Escala de actuación:	Municipal
9	Periodo de realización:	Largo plazo
10	Costo estimado de implementación:	Bajo costo (Entre 25 millones y menor a 254 millones)

5.3.PROGRAMA: CONTROL DE COMPORTAMIENTO

Este programa busca optimizar las estrategias de control preventivo del comportamiento humano en el tránsito, mediante desarrollo de esquemas que permitan una adecuada planeación, desarrollo y evaluación de dichas acciones y medidas.

En el desarrollo de este programa se realizan las siguientes

ACCIONES:

- Desarrollar esquemas y estrategias para el control de comportamientos riesgosos para la seguridad vial.
- Plan de control operativo.

MUNICIPIO DE CIÉNAGA – FICHA TÉCNICA No. 4		
1	Nombre de la acción:	Desarrollar esquemas y estrategias para el control de comportamientos riesgosos para la seguridad vial
2	Descripción De la acción:	Se insta a que se desarrollen de forma periódica el control de comportamientos como: a) No uso del cinturón de seguridad y dispositivos de retención por parte de los conductores de transporte público terrestre automotor. b) No acatamiento a los límites de velocidad c) Conducción bajo el efecto de sustancias psicoactivas y bebidas alcohólicas, así como, la realización de un control periódico a los vehículos de transporte público colectivo y de escolares. d) No porte de los equipos de prevención y seguridad vial. e) Invasión de espacio público (andenes y calzadas) f) Transporte ilegal de pasajeros en vehículos tipo motocicletas. De acuerdo con lo anterior, el Municipio deberá establecer estrategias como, por ejemplo, campañas de educación vial, jornadas de sensibilización, capacitaciones, elaborar estudios de diagnóstico para la formulación e implementación de estrategias y esquemas de control de comportamiento humano. En cuanto al transporte ilegal, se debe realizar por parte del Municipio la intervención de los puntos críticos de ilegalidad existentes, con el fin g) de controlar y mitigar este flagelo.
3	Programa asociado:	Control de comportamiento
4	Pilar asociado:	Pilar estratégico sobre el comportamiento humano

5	Agente: propietario de la acción:	Secretaría de Tránsito
6	Agente: participante de la acción:	
7	Actor: colaborador externo:	
8	Escala de actuación:	Municipal
9	Periodo de realización:	Mediano plazo
10	Costo estimado de implementación:	Bajo costo (Entre 25 millones y menor a 254 millones)

MUNICIPIO DE CIENAGA – FICHA TÉCNICA No. 5

1	Nombre de la acción:	Plan de control operativo
2	Descripción de la acción:	Este programa contempla el diseño y ejecución de un plan de control operativo, que estará a cargo de los agentes de tránsito del Municipio y se definirá mediante acto administrativo. La Secretaría de Tránsito creará a través de dicho acto administrativo el plan operativo de control de las normas de transporte público y la ilegalidad. El Municipio a través de la secretaría de tránsito, deberá implementar, actualizar y monitorear el plan de control operativo luego de diseñado.
3	Programa asociado:	Control de comportamiento
4	Pilar asociado:	Pilar estratégico sobre el comportamiento humano
5	Agente: propietario de la acción:	Instituto de Tránsito de Ciénaga
6	Agente: participante de la acción:	
7	Actor: colaborador externo:	Policía Nacional – DITRA
8	Escala de actuación:	Municipal
9	Periodo de realización:	Corto plazo
10	Costo estimado de implementación:	Muy bajo costo (Menor a 25 millones)

5.4. PROGRAMA: RESPONSABILIDAD SOCIAL POR LA SEGURIDAD VIAL

El Municipio en el desarrollo de este programa, realizará las siguientes

ACCIONES:

- Supervisar la ejecución de planes estratégicos de seguridad vial empresariales

MUNICIPIO DE CIÉNAGA- FICHA TÉCNICA No. 6		
1	Nombre de la acción:	Supervisar la ejecución de planes estratégicos de seguridad vial empresariales – PESV
2	Descripción de la acción:	Este programa busca supervisar y realizar el control y la vigilancia sobre la ejecución de los Planes de Seguridad Vial Empresarial de que trata la Ley 1503 de 2011. Razón por la cual, se deberá anualmente realizar las visitas a cada empresa para el levantamiento de las evidencias y reportar el acta con los avances y hallazgos en la ejecución a la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV, además, de iniciar los correspondientes procesos sancionatorios a que haya lugar. Igualmente, realizar las siguientes acciones: a) Exigir la afiliación de los conductores de los taxis al sistema de seguridad social y su vinculación laboral con la empresa transportadora. b) Definir la construcción de paraderos. c) Realizar el registro municipal de conductores de vehículos tipo taxi. d) Definir los centros de acopio para los vehículos tipo taxi.
3	Programa asociado:	Responsabilidad social por la seguridad vial
4	Pilar asociado:	Pilar estratégico sobre el comportamiento humano
5	Agente: propietario de la acción:	Secretaría de Tránsito
6	Agente: participante de la acción:	Comité Local de Seguridad Vial - CLSV
7	Actor: colaborador externo:	

8	Escala de actuación:	Municipal
9	Periodo de realización:	Corto plazo
10	Escala de actuación:	Municipal
	Costo estimado de implementación:	Alto costo (Entre 500 millones y menor a 1000 millones)

5.5. PILAR ESTRATÉGICO SOBRE LA INFRAESTRUCTURA

PROGRAMA: ELEMENTOS PARA LA PLANEACIÓN, DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA

El Municipio en cumplimiento de este programa, deberá desarrollar las siguientes

ACCIONES:

- Realizar estudios de diagnóstico.

MUNICIPIO DE CIENAGA – FICHA TÉCNICA No. 7

1	Nombre de la acción:	Realizar estudios de diagnóstico
2	Descripción de la acción:	El Municipio debe realizar estudios de diagnóstico que incorporen esquemas de verificación del mantenimiento de la malla vial y demás dispositivos que hacen parte de la regulación y el control del tránsito, al igual, que de la semaforización.
3	Programa asociado:	Elementos para la planeación, diseño y construcción de infraestructura vial segura
4	Pilar asociado:	Pilar estratégico sobre la infraestructura
5	Agente: propietario de la acción:	Secretaría de Infraestructura
6	Agente: participante de la acción:	Instituto de Tránsito, Secretaría de Planeación
7	Actor: colaborador externo:	
8	Escala de actuación:	Municipal
9	Periodo de realización:	Largo plazo
10	Costo estimado de implementación:	Muy alto costo (Mayor a 1000 millones)

5.7 PROGRAMA: INFRAESTRUCTURA SEGURA PARA PEATONES Y PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

El Municipio en cumplimiento de este programa, deberá desarrollar las siguientes

ACCIONES:

- Desarrollar el espacio público en función de la demanda peatonal con niveles de servicio apropiados y condiciones para personas con movilidad reducida.

MUNICIPIO DE CIENAGA – FICHA TÉCNICA No. 8		
1	Nombre de la acción:	Desarrollar el espacio público en función de la demanda peatonal con niveles de servicio apropiados y condiciones para personas con movilidad reducida
2	Descripción de la acción:	El Municipio debe buscar los mecanismos para desarrollar gradualmente el espacio público en función de la demanda peatonal con niveles de servicio apropiados y para personas con movilidad reducida.
3	Programa asociado:	Infraestructura segura para peatones y personas con movilidad reducida
4	Pilar asociado:	Pilar estratégico sobre la infraestructura
5	Agente: propietario de	Secretaría de Infraestructura
6	Agente: participante de la acción:	Secretaría de Tránsito, Secretaría de Planeación
7	Actor: colaborador externo:	
8	Escala de actuación:	Municipal
9	Periodo de realización:	Largo plazo
10	Costo estimado de implementación:	Muy alto costo (Mayor a 1000 millones)

PILAR ESTRATÉGICO DE VEHÍCULOS

PROGRAMA: REGLAMENTACIÓN TÉCNICA Y EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD PARA UN PARQUE AUTOMOTOR MÁS SEGURO

Este programa contiene diversas acciones con el fin de iniciar el proceso de armonización con la nueva reglamentación.

El Municipio en cumplimiento de este programa, deberá desarrollar las siguientes

ACCIONES:

- Retro reflectividad en los vehículos de carga y transporte escolar.

MUNICIPIO DE CIENAGA – FICHA TÉCNICA No. 9

1	Nombre de la acción:	Retroreflectividad en los vehículos de carga y transporte escolar
2	Descripción de la acción:	La retroreflectividad o cintas reflectivas en los vehículos de transporte de carga y de servicio escolar es una medida que busca hacer más visibles este tipo de vehículos y así disminuir los hechos de tránsito donde incide esta causa, especialmente cuando las condiciones ambientales son de escasa visibilidad. Con base en la Resolución 0538 de 2013, por el cual se expide el reglamento técnico aplicable a cintas retro-reflectivas para uso en vehículos automotores, la acción a desarrollar es el desarrollo de la implementación de estas en los vehículos de carga y transporte escolar. Es necesario indicar, que hasta tanto no se cuenten con los reflectómetros indicados para realizar la verificación de retroreflectividad, el control se realizará por medio de la información embebida en la cinta, la cual contiene el año y el mes de fabricación.
3	Programa asociado:	Reglamentación técnica y evaluación de la conformidad para un parque automotor más seguro
4	Pilar asociado:	Pilar estratégico de vehículos
5	Agente: propietario de la acción:	Secretaría de Tránsito
6	Agente: participante de la acción:	
7	Actor: colaborador externo:	Ministerio de Transporte, Superintendencia de Puertos y Transporte, empresas de transporte público terrestre automotor, Policía Nacional, Superintendencia de Industria y Comercio, DIAN

8	Escala de actuación:	Municipal
9	Periodo de realización:	Mediano plazo
10	Costo estimado de implementación:	Bajo costo (Entre 25 millones y menor a 254millones)

5.6. PROGRAMA: TRANSPORTE MÁS SEGURO

Este programa promueve el desarrollo de estudios, con el fin de poder generar lineamientos en el transporte frente a la seguridad vial, incluyendo los medios informales tipo mototaxismo y bicitaxismo y el transporte especial, entre otros.

El Municipio en cumplimiento de este programa, deberá desarrollar las siguientes

ACCIONES:

- Analizar la seguridad vial del transporte realizado en motocicleta.

MUNICIPIO DE CIÉNAGA– FICHA TÉCNICA No. 10		
1	Nombre de la acción:	Analizar la seguridad vial del transporterealizado en motocicleta
		Esta acción busca conocer integralmente el desarrollo del transporte realizado en motocicleta y poder indicar objetivamente su participación en accidentes de tránsito. La actividad asociada en una primera fase es la elaboración de un estudio diagnóstico de la situación actual del transporte realizado en motocicletas.
2	Descripción de la acción	Este diagnóstico incluirá aspectos como: • Las condiciones del vehículo • La situación del conductor • La caracterización del usuario • Los accidentes de tránsito ocurridos

		• Los rangos de desplazamiento • La estructura económica y de propiedad de la actividad • Las condiciones del vehículo • La situación del conductor • La caracterización del usuario • Los accidentes de tránsito ocurridos • Los rangos de desplazamiento • La estructura económica y de propiedad de la actividad • Otros aspectos Lo anterior, permitirá, si da a lugar, diseñar directrices y lineamientos de seguridad vial sobre el transporte ilegal realizado en motocicleta para mitigar la severidad de las • lesiones en estos modos de transporte.
--	--	---

	Programa asociado:	Transporte más seguro
4	Pilar asociado:	Pilar estratégico de vehículos
5	Agente: propietario de la acción:	Secretaría de Tránsito y Transporte
6	Agente: participante de la acción:	
7	Actor: colaborador externo:	
8	Escala de actuación:	Municipal
9	Periodo de realización:	Mediano plazo
10	Costo estimado de implementación:	Bajo costo (Entre 25 millones y menor a 254 millones)

6. INDICADORES

6.3. INDICADORES DE CONTROL DE ILEGALIDAD

De acuerdo con la Circular Externa No. 8 del 10 de febrero de 2017 de la Superintendencia de Puertos y Transporte, las autoridades de tránsito deben formular indicadores de las acciones para el control de la ilegalidad en el transporte, de acuerdo con ello, se definieron los siguientes indicadores:

6.3.1. INDICADORES GENERALES DE CONTROL

Estos indicadores buscan hacer seguimiento de la disponibilidad de cuerpo técnico de control y de los operativos de control realizados conforme el plan estratégico de ilegalidad:

- Porcentaje de puntos críticos de ilegalidad intervenidos

INDICADORES SOBRE LA GESTIÓN DE LAS INFRACCIONES A LAS NORMAS DE TRÁNSITO - COMPARENDOS

Estos indicadores se aplicarán a las infracciones que están relacionadas directamente a los riesgos de seguridad y con la prestación del servicio informal: C35, D02, F, C29, B01, C24, D12, A12 y H03. Es decir, para cada una de las infracciones antes mencionadas, se calcularán los siguientes indicadores:

- Porcentaje de comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial pagados voluntariamente
- Porcentaje de comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial con resolución
- Porcentaje de comparendos impuestos por ilegalidad

- y seguridad vialposiblemente caducados por falta de gestión
- Porcentaje de comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial conresolución pagados
 - Porcentaje de comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial nopagados
 - Valor de comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial en mora
 - Porcentaje de vehículos inmovilizados del total de comparendos impuestospor ilegalidad y seguridad vial
 - Porcentaje de licencias suspendidas por comparendos impuestos porilegalidad y seguridad vial
 - Porcentaje de licencias canceladas por comparendos impuestos porilegalidad y seguridad vial
 - Porcentaje de comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial avehículos de servicio particular
 - Porcentaje de comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial avehículos de servicio público
 - Reincidencias por comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial

INDICADORES DEL PROCESO SANCIONATORIO DEL TRANSPORTE (GESTIÓN REALIZADA A LAS EMPRESAS DE RADIO DE ACCIÓN MUNICIPAL (COLECTIVO, INDIVIDUAL TIPO TAXI, MIXTO))

Estos indicadores se aplicarán a las infracciones de transporte que están relacionados directamente sobre la prestación del servicio público y cuya investigación debe

adelantarse por la autoridad Municipal, de conformidad con los códigos 404, 411, 417, 419, 426, 587, 590, 442, 456, 444, 445 de la Ley 336 de 1996. Los indicadores son los siguientes:

- Porcentaje de archivos de IUIT recibidos
- Porcentaje de aperturas de los archivos IUIT recibidos
- Porcentaje de fallos de los IUIT aperturados

POR REMISIÓN DE PROCESOS CONTRAVENCIONALES DE RADIO DE ACCIÓN NACIONAL (TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR EN LA MODALIDAD DE PASAJEROS POR CARRETERA Y ESPECIAL)

Estos indicadores se aplicarán a las infracciones que están relacionadas directamente sobre la prestación del servicio público y las condiciones de seguridad de los vehículos, cuya investigación debe adelantarse por la Superintendencia de Puertos y Transporte y que corresponden a los códigos 472, 474, 480, 494, 495, 510, 518, 519, 531, 587, 590 de la Ley 336 de 1996. Los indicadores son los siguientes:

- Porcentaje IUIT remitidos a la superintendencia
- Porcentaje IUIT remitidos a la superintendencia a tiempo (en 24 horas)

INDICADORES CUMPLIMIENTO NORMATIVO DE TRANSPORTE

No.	INDICADOR	META PREVISTA	FÓRMULA DE CÁLCULO	RESPONSABLE DEL INDICADOR	PERIODICIDAD
1.1	Puntos críticos de ilegalidad intervenidos	1 punto crítico de ilegalidad intervenido	Número de puntos críticos de ilegalidad intervenidos/Número de puntos críticos de ilegalidad identificados	Secretaría de Tránsito	Mensual
1.2	Porcentaje de comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial del total de comparendos impuestos en la ciudad	10% de los comparendos impuestos en la ciudad, correspondientes al control de la ilegalidad	(Número de comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial/Número de comparendos impuestos en la ciudad)*100%	Secretaría de Tránsito	Mensual
1.3	Porcentaje de comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial pagados voluntariamente	30% de comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial pagados	(Número de comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial pagados voluntariamente/Número total de comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial)*100%	Secretaría de Tránsito	Mensual
1.4	Porcentaje de comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial con resolución	100% de comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial con resolución	(Número de comparendos con resolución/Número total de comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial)*100%	Secretaría de Tránsito	Mensual

1.5	Porcentaje de comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial posiblemente caducados por falta de gestión	0% de comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial posiblemente caducados	(Número de comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial posiblemente caducados/total de comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial)*100%	Secretaría de Tránsito	Mensual
1.6	Porcentaje de comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial con resolución pagados	20% de comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial con resolución pagados	(Número de comparendos con resolución pagados/Número total de comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial con resolución)*100%	Secretaría de Tránsito	Mensual
1.7	Porcentaje de comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial no pagados	40% de comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial con resolución no pagados	(Número de comparendos con resolución no pagados/Número total de comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial con resolución)*100%	Secretaría de Tránsito	Mensual

1.8	Valor de comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial en mora	30% de comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial en mora	(Valor en pesos de comparendos en mora/Valor total de comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial con resolución en pesos)*100%	Secretaría de Tránsito	Mensual
1.9	Porcentaje de vehículos inmovilizados del total de comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial	60% de vehículos inmovilizados del total de comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial	(Número de vehículos inmovilizados/Total comparendos que dan inmovilización)*100%	Secretaría de Tránsito	Mensual

1.10	Porcentaje de licencias suspendidas por comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial	5% de licencias suspendidas por comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial	(Número de licencias de conducción suspendidas/Total comparendos que dan suspensión)*100%	Secretaría de Tránsito	Mensual
1.11	Porcentaje de licencias canceladas por comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial	5% de licencias canceladas por comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial	(Número de licencias de conducción canceladas/Total comparendos que dan cancelación)*100%	Secretaría de Tránsito	Mensual
1.12	Porcentaje de comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial a vehículos de servicio particular	85% de infractores de servicio particular por comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial	(Número de comparendos a vehículos particulares/Total comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial)*100%	Secretaría de Tránsito	Mensual
1.13	Porcentaje de comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial a vehículos de servicio público	15% de infractores de servicio público por comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial	(Número de comparendos a vehículos públicos/Total comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial)*100%	Secretaría de Tránsito	Mensual
1.14	Porcentaje de reincidencias por comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial	10% de reincidencias aplicadas por comparendos impuestos por ilegalidad y seguridad vial	(Número de reincidencias aplicadas/Licencias de conducción canceladas por reincidencias) *100% (Número de reincidencias aplicadas/Licencias de	Secretaría de Tránsito	Mensual
1.15	Porcentaje de archivos de IUIT recibidos	20% de comparendos impuestos al transporte, recibidos	(Número de IUIT archivados/Número de IUIT recibidos en el mes)*100%	Secretaría de Tránsito	Mensual

1.1.6	Porcentaje de aperturas de los archivos IUIT recibidos	15% de IUIT con resolución de apertura de investigación	(Número de IUIT con resolución de apertura de investigación/Número de IUIT recibidos en el mes)*100%	Secretaría de Tránsito	Mensual
1.1.7	Porcentaje de fallos de los IUIT aperturados	15% de IUIT con resolución de fallo	(Número de IUIT con resolución de fallo/Número de IUIT recibidos en el mes)*100%	Secretaría de Tránsito	Mensual
1.1.8	Porcentaje IUIT remitidos a la superintendencia	100% de IUIT remitidos a la superintendencia	(Número de IUIT remitidos a la superintendencia/Número de IUIT recibidos en el mes) *100%	Secretaría de Tránsito	Mensual
1.1.9	Porcentaje IUIT remitidos a la superintendencia a tiempo (en 24 horas)	100% de IUIT	Porcentaje IUIT remitidos a la superintendencia a tiempo (en 24 horas)	100% de IUIT	Porcentaje IUIT remitidos a la superintendencia a tiempo (en 24 horas)