

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20151050140531



27-05-2015



Bogotá, D.C., 27-05-2015

Doctor  
**JAIR JOSÉ EBRATT DIAZ**  
Secretario General Comisión Sexta  
Cámara de Representante  
CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA  
Carrera 7 No 8-68  
Bogotá

Asunto: Respuesta oficio CSCP.3.6-320-15, radicado MT20153210276072.  
Proposición 34 de 2015. Citación Junio 3 de 2015 a las 9.00 am.

Respetad Doctor Ebratt Diaz:

Cordialmente damos respuesta al cuestionario de la proposición del asunto, solicitada por el Representante RICARDO FLÓREZ RUEDA, sobre la gestión del Gobierno Nacional en materia de discapacidad y la reglamentación de la Ley 1618 de 2013:

*1. A "De acuerdo al artículo 14, numeral 2 de la ley 1618 de 2013, "el servicio público del transporte deberá ser accesible a todas las personas con discapacidad y en un máximo de 10 años se deben lograr niveles del 80% de accesibilidad total. ¿Qué medidas son impulsadas desde el Ministerio para hacer efectiva esta meta?"*

El Ministerio de Transporte viene ejecutando procesos coordinados para atender las demandas de la Ley Estatutaria 1618 de 2013, mediante una reglamentación que permitirá materializar el cumplimiento efectivo de la norma expedida por el Congreso de la República. Este trabajo se encuentra plasmado en las siguientes resoluciones:

- **Resolución 4575 de 2013** Por la cual se reglamenta el numeral 6 del artículo 15 de la Ley 1618 del 27 de febrero de 2013. Artículo 1°. Las restricciones de movilidad expedidas por las autoridades de tránsito deberán contener expresamente la exención de su aplicación para los vehículos que habitualmente transporten o sean conducidos por personas con discapacidad, cuya condición motora, sensorial o mental, limite su movilidad.
- **Resolución 217 de 2014** Por la cual se reglamentó la expedición de los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz para la conducción de vehículos y se dictan otras disposiciones.

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20151050140531



27-05-2015



Dice esta resolución en su artículo 1° lo siguiente: *“Objeto y ámbito de aplicación: La presente resolución tiene por objeto reglamentar la expedición de los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz para la conducción de vehículos, emitidos por los Centros de Reconocimiento de Conductores habilitados por el Ministerio de Transporte”.*

Ésta reglamentó los Artículos 14 y 15 de la Ley Estatutaria 1618 de 2013 en el entendido que en su artículo 23 indica:

*“PERSONAS EN CONDICIONES DE DISCAPACIDAD. Cuando se trate de un candidato en condiciones de discapacidad, este deberá demostrar durante las evaluaciones hechas por los profesionales, que se encuentra capacitado para conducir con dicha limitación.*

*La Institución o Entidad autorizada por el Ministerio de Transporte para prestar los servicios como Centro de Reconocimiento de Conductores, deberá asegurarse que el candidato realice las pruebas médicas con los instrumentos ortopédicos o ayudas mecánicas necesarias, de acuerdo a la discapacidad que presente y el Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz, especificará el empleo de estos instrumentos, cuando sean requeridos.*

*PARÁGRAFO. Para limitaciones físicas progresivas, el profesional de la salud deberá especificar en su informe y en el Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz, la vigencia máxima de la licencia de conducción, a partir de la cual el interesado deberá someterse a la práctica de una nueva evaluación de aptitud. Esta validación se realizará dentro de los cuatro meses siguientes a la expedición de la presente resolución, momento en el cual se desplegará en el sistema RUNT el ajuste en la funcionalidad.”.*

- Decreto 348 de 2015 *“Por el cual se reglamenta el servicio de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones”,* que modificó el Decreto 174 de 2001.
- Artículo 4. *Servicio público transporte terrestre automotor especial. que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en modalidad, a un grupo que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino, como estudiantes, empleados, personas con discapacidad y/o movilidad reducida, no crónicos y particulares que requieren un servicio expreso, que hagan un determinable y de acuerdo con condiciones y características que se en decreto.*
- Artículo 30. *Vehículos accesibles. El Ministerio de Transporte establecerá las condiciones técnicas que deberán tener los vehículos que se destinen para la prestación del servicio de transporte especial de personas con discapacidad, movilidad reducida y pacientes no crónicos, de tal manera que el traslado se efectúe de manera cómoda, segura y accesible.*

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20151050140531



27-05-2015



- *Artículo 57. 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 1008 del 15 de mayo de 2015 "Por el cual se reglamenta el Servicio de Transporte Público Masivo de Pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram". En el Capítulo IV se establecen las medidas para garantizar la accesibilidad en el sistema de metro ligero, tranvía, tren ligero y tren-tram.
- *Artículo 28. Accesibilidad. La empresa habilitada para la prestación del servicio público por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram debe garantizar la movilización de las personas dentro del sistema, por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad para los usuarios y está obligada al cumplimiento de la normativa sobre accesibilidad y supresión de barreras en el transporte público.*
- *Las personas con discapacidad deberán contar con los medios apropiados para su acceso y desplazamiento, tanto en la infraestructura, como en los equipos destinados a la prestación de este servicio y prevenir así la accidentalidad.*
- *Artículo 29. Accesibilidad de personas con movilidad reducida. En caso de personas que se desplacen en silla de ruedas, el acceso se efectuará una vez accionada la rampa y se ubicarán en el metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram en el espacio destinado para ellas. Será obligatoria la utilización de los cinturones de seguridad colocados en el espacio reservado para tal efecto.*

Este Decreto reglamenta los artículos 14 y 15 de la Ley Estatutaria 1618 de 2013 en el entendido que su artículo 29 establece:

*Artículo 29. Accesibilidad de personas con movilidad reducida. En caso de personas que se desplacen en silla de ruedas, el acceso se efectuará una vez accionada la rampa y se ubicarán en el metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram en el espacio destinado para ellas. Será obligatoria la utilización de los cinturones de seguridad colocados en el espacio reservado para tal efecto."*

- Proyecto de modificación del Decreto 1660 de 2003 "Por el cual se reglamenta la accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y en especial de las personas con discapacidad". Se destacan los siguientes aspectos.



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20151050140531



27-05-2015



- Se establecen los plazos para que a partir de la expedición del presente Decreto, todos los vehículos para el sistema de transporte que ingresen al país para ser parte del parque automotor de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros con radio de acción Nacional, Distrital, Metropolitano y/o Municipal deben ser accesibles de acuerdo a los parámetros establecidos en la Norma Técnica NTC-4901-1."
- Los vehículos nuevos que ingresen al parque automotor destinado a la prestación del servicio en dichas rutas, deberán cumplir las condiciones que establezca el Ministerio de acuerdo con lo previsto en el artículo 13 del Decreto 1660 de 2003. Mientras se expide dicha reglamentación, deberán cumplir los parámetros establecidos en las Normas Técnicas NTC-5701, NTC-5702 y NTC-5206 de acuerdo a la capacidad de pasajeros de los mismos.

Nota: El proyecto de decreto modificatorio del decreto 1660 de 2003 se encuentra en la etapa de estudio y análisis de las observaciones recibidas, por parte del Ministerio de Transporte en el proceso de socialización.

En cuanto a las medidas impulsadas por la Aeronáutica Civil para lograr la meta de accesibilidad total se encuentra plasmado en las siguientes normas:

- Resolución 01621 de 2013 Por la cual se modifica el numeral 14.2.25., Parte Décima Cuarta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

Esta Resolución, reglamenta los artículos 14 y 15 de la Ley 1618 de 2013 en los siguientes términos:

*"Artículo Primero: Modifícase el numeral 14.2.2.5 de la parte Decimo Cuarta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, el cual quedará en los siguientes términos:*

*14.2.2.5. Diseño de Aeródromos y Aeropuertos*

*14.2.2.5.1 Los requisitos arquitectónicos, de infraestructura y de logística necesarios para la óptima aplicación de las medidas de protección de la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita (Seguridad de la aviación), los requisitos de facilitación y de uso y acceso de personas con movilidad reducida (Anexo 9 y 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional), se integrarán en el diseño y la construcción de nuevas instalaciones, así como en las reformas o remodelaciones de las instalaciones ya existentes en los aeródromos y aeropuertos.*

*14.2.2.5.2. En el diseño de los aeródromos y aeropuertos, se deben adoptar las medidas del caso con el propósito de asegurar la disponibilidad apropiada de superficies limitadoras de*



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20151050140531



27-05-2015



*obstáculos, así como utilización de terrenos y controles ambientales o sanitarios a que haya lugar.”*

- **Resolución 02591 de 2013** Por la cual se modifican unos numerales a la Parte Tercera de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, en materia de derechos y obligaciones de los usuarios y prestadores del servicio de transporte aéreo.

Este acto administrativo reglamenta los Artículos 14 y 15 de la Ley 1618 de 2013 en el entendido que el numeral 3.10.2.9. De la resolución 02591 de 2013, regula el tema relacionado con los pasajeros especiales en el siguiente sentido:

*“Los pasajeros con alguna limitación y los adultos mayores, que requieran asistencia especial, así como los niños menores de cinco (5) años y las mujeres embarazadas, junto con sus acompañantes (en caso de ser necesario), tendrán prelación para el embarque.*

*La aerolínea deberá brindar a estos pasajeros la asistencia necesaria para su ubicación en la aeronave y en lo posible asignarles el asiento más cómodo en su clase.”*

- **Resolución 00012 de 2015** Por la cual se adicionan unas definiciones al RAC 1 y se adoptan unas normas sobre Facilitación del Transporte Aéreo incorporándolas al RAC 200 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

Esta norma contempla en su artículo 1º la siguiente disposición: “Adicionase las siguientes definiciones, siglas o abreviaturas al capítulo II del RAC 1 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, los cuales se incorporarán de acuerdo a la secuencia alfabética correspondiente.

Esta norma reglamenta los artículos 14 y 15 de la Ley 1618 de 2013 en el entendido que regula la Facilitación del transporte de los pasajeros con discapacidad y/o Movilidad Reducida PMR que requieren asistencia especial y prioritaria, el Acceso a los aeropuertos y el Acceso a los servicios aéreos de las personas discapacitadas de la siguiente forma:

*“200.830 Facilitación del transporte de los pasajeros con discapacidad y/o Movilidad Reducida PMR que requieren asistencia especial y prioritaria.*

*200.835 Generalidades*

*Nota. —PMR significa la persona con movilidad reducida, cuya movilidad se encuentra limitada a efectos de la utilización de un medio de transporte, debido a cualquier discapacidad física (sensorial o de locomoción, permanente o temporal) o mental o cualquier otra que necesite una atención especial y amerite una adaptación a su situación todos los servicios que se ponen a disposición de los pasajeros en los aeropuertos.*

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20151050140531



27-05-2015



(a) *A menos que específicamente se disponga de otro modo, las disposiciones adoptadas en esta sección, sobre Facilitación del transporte de pasajeros con discapacidad y/o Movilidad Reducida, serán aplicables:*

(1) *Al diseño y construcción de nuevos aeropuertos cuando estén destinados al tráfico internacional y a la remodelación, ampliación o adecuación que se haga a los aeropuertos nacionales existentes, para abrirlos al tráfico internacional.*

(2) *A todos los aeropuertos internacionales existentes.*

(3) *A los aeropuertos nacionales cualquiera que sea su categoría.*

*Parágrafo 1. Aquellas disposiciones de esta sección, relativas a las instalaciones y servicios, cuyo cumplimiento implique para los aeropuertos previstos en los numerales (2) y (3) preexistentes, nuevas obras civiles, la adquisición de nuevos equipos, o la implementación de procedimientos diferentes a los existentes; en relación con el transporte y/o la atención de pasajeros con movilidad reducida.*

(b) *En los viajes, las personas con discapacidad y/o PMR, deberán recibir asistencia especial y prioritaria para asegurar que se les proporcionan los servicios de que dispone habitualmente el público en general. Esa asistencia incluye también la información y las instrucciones suministradas por medios comprensibles para los viajeros afectados por discapacidad cognitiva o sensorial y dicha asistencia debe prestarse de tal manera que se respete la dignidad de la personas sean estas hombres, mujeres, adolescentes, niños, niñas y adultos mayores.*

(c) *Las autoridades competentes, deberán cooperar a fin de adoptar las medidas necesarias para facilitar el acceso de las personas con discapacidad y/o PMR a todos los servicios en la totalidad del viaje, desde el momento de la llegada al aeropuerto de salida hasta que abandonen el aeropuerto de destino.*

(d) *La UAEAC tomará las medidas necesarias en coordinación con los explotadores de aeronaves, de aeropuertos y servicios de escala (Handling), para establecer y publicar normas mínimas uniformes respecto al acceso a los servicios de transporte de las personas con discapacidad y/o PMR, desde el momento de la llegada al aeropuerto de salida hasta que abandonen el aeropuerto de destino.*

(e) *La UAEAC tomará todas las medidas necesarias en coordinación con los explotadores de aeronaves, de aeropuertos, servicios de escala y con las agencias de viaje para asegurar que las personas con discapacidad y/o PMR cuenten con la información necesaria en un formato que sea accesible para las personas con discapacidad cognitivas o sensoriales y asegurar asimismo que las líneas aéreas, aeropuertos, y explotadores de servicios de escala estén en condiciones de proporcionar a los pasajeros en dicha condición, la asistencia que requieren durante los viajes, según sus necesidades.*

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20151050140531



27-05-2015



(f) La UAEAC tomará todas las medidas necesarias para obtener la cooperación de los explotadores de aeronaves, de aeropuertos y de servicios de escala, con objeto de establecer y coordinar programas de capacitación para asegurarse de que se dispone de personal entrenado para asistir a las personas con discapacidad, dependiendo de su discapacidad.

#### **200.840 Acceso a los aeropuertos**

(a) La UAEAC tomará las medidas necesarias para asegurar que las instalaciones y servicios aeroportuarios se adapten a las necesidades de las personas con discapacidad y/o PMR.

(b) Las instalaciones y servicios en los aeropuertos se adaptarán a las necesidades de las personas con discapacidad y/o PMR, en cumplimiento de lo previsto en los Artículos 14 y 15 de la Ley Estatutaria 1618 de 2013, por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad. (Hombres, mujeres, adolescentes, niños, niñas y adultos mayores).

(c) En los aeropuertos internacionales y nacionales se ofrecerán vehículos equipados con elevadores u otros dispositivos apropiados, a fin de facilitar el movimiento de las personas con discapacidad y/o PMR entre la aeronave y el edificio terminal, tanto a la llegada como a la salida, según sea necesario, cuando no se empleen gates, pasarelas telescópicas o puentes de embarque y desembarque.

(d) Se adoptarán medidas para asegurar que las personas con deficiencias auditivas o visuales puedan obtener la información relacionada con los servicios correspondientes en formatos adecuados y accesibles.

(e) Se situarán lo más cerca posible de las entradas y/o salidas principales en el edificio terminal, los puntos reservados designados para recoger o dejar a las personas con discapacidad y/o PMR, para facilitar el movimiento dentro del aeropuerto, las rutas de acceso deberán estar libres de obstáculos y ser accesibles.

(f) Cuando el acceso a los servicios públicos sea limitado, deberá hacerse todo lo posible para proporcionar servicios de transporte terrestre de fácil acceso, adaptando los sistemas de transporte público actuales y previstos o suministrando servicios especiales de transporte a las personas con necesidades de movilidad.

(g) Se proporcionará a las personas con necesidades de movilidad, instalaciones de estacionamiento adecuadas y deberán tomarse medidas apropiadas para facilitar su desplazamiento entre las zonas de estacionamiento y los edificios de la terminal.

(h) Se autorizará siempre que sea necesario y posible, el trasbordo directo entre dos aeronaves de los pasajeros, especialmente de los adultos mayores con movilidad reducida, cuando el tiempo disponible para alcanzar vuelos de enlace u otras circunstancias así lo justifiquen, lo



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20151050140531



27-05-2015



*cual debe proporcionarse de la manera más eficiente posible, teniendo en cuenta las conexiones y vuelos de enlace.*

### **200.845 Acceso a los servicios aéreos**

*(a) La UAEAC y autoridades competentes, tomarán las medidas necesarias para asegurar que las personas con discapacidad y/o PMR, dispongan de acceso adecuado y equivalente a los servicios de transporte aéreo.*

*(b) De acuerdo con las normas de aeronavegabilidad aplicables, requisitos de su certificación, y prescripciones del fabricante, las aeronaves destinadas al transporte público de pasajeros, se ajustarán a las normas mínimas uniformes de acceso en cuanto a asientos reclinables con brazos abatibles, sillas de ruedas a bordo, lavabos e iluminación y letreros adecuados, la inclusión del servicio de video con "closed caption" y audiolibros para personas con discapacidad visual y auditiva respectivamente.*

*(c) Las ayudas, para las personas con discapacidad y/o PMR deberán transportarse gratuitamente en la cabina si lo permiten los requisitos de espacio, peso y seguridad o bien deberían transportarse gratuitamente y designarse como equipaje prioritario.*

*(d) Los animales guía que acompañen a los pasajeros con discapacidad y/o PMR, deberán transportarse también sin cargo en la cabina, a los pies de la persona a condición de que se apliquen los reglamentos aeronáuticos y sanitarios, así como los manuales pertinentes del explotador de aeronaves, previendo que los mismos no causen molestias o dificultades a los demás pasajeros.*

*(e) Se permitirá a las personas con discapacidad y/o PMR que viajen sin necesidad de autorización médica. Sólo deberá permitirse a los explotadores de aeronaves que exijan a las personas con discapacidad que obtengan un certificado médico cuando, debido a su estado de salud, sea evidente que no estén en condiciones de viajar y pueda ponerse en peligro su seguridad o bienestar o el de los demás pasajeros.*

*(f) Se permitirá a las personas con discapacidad y/o PMR que determinen por sí mismas si necesitan o no un asistente. Si es necesaria la presencia de un asistente, las autoridades competentes deberán instar a los explotadores de aeronaves a que ofrezcan descuentos para el transporte del asistente. Los explotadores de aeronaves deberán exigir un asistente sólo cuando sea evidente que la persona con una discapacidad no es autosuficiente y esto pueda representar un riesgo para la seguridad o el bienestar de esa persona o la de los demás pasajeros."*

Por otra parte, La Superintendencia de Puertos y Transporte, en ejercicio de sus competencias de vigilancia y control sobre los concesionarios viales, ha supervisado el cumplimiento de las normas técnicas de construcción de vías a través de las cuales se definen los parámetros



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20151050140531



27-05-2015



mínimos de accesibilidad, atendiendo no solo las normas vigentes con anterioridad a la expedición de la Ley 1618 de 2013, sino también los preceptos contemplados en ésta última, mediante los cuales se parametriza o reglamenta el cumplimiento del principio de libre acceso al transporte de las personas con movilidad reducida (discapacidad).

En desarrollo de lo anterior, en el mes de marzo del presente año la Superintendencia de Puertos y Transporte expidió la Circular No. 011 de 2015, que conmina a los aeropuertos, terminales de transporte terrestre y a los concesionarios de la infraestructura carretera a cumplir con el Decreto 1660 de 2003, reglamentario de la Ley 105 de 1993, haciendo referencia a las normas técnicas allí señaladas.

Mediante esta Circular 011 de 2015, se solicita a los supervisados el reporte de los avances en la implementación de las medidas tendientes a que la infraestructura del transporte garantice el acceso a toda la población discapacitada del país, específicamente las rampas, baños, salas, sillas, ascensores, accesos preferenciales, entre otras mejoras, que la Supertransporte les exige a los administradores de la infraestructura de transporte para hacer de este un sector incluyente para todos los usuarios y en especial de aquellos que requieran especial protección del Estado.

Adicionalmente, en cumplimiento de las funciones de la Superintendencia Delegada de Concesiones e Infraestructura, se están programando y ejecutando las visitas de inspección en el marco del Plan Anual de Supervisión, para verificar que los concesionarios estén cumpliendo con las obligaciones contractuales previamente acordadas. Producto de este trabajo, la Superintendencia Delegada recibe la información, la evalúa y realiza un seguimiento a la información suministrada por los supervisados

**1. B. "¿En qué situación se encuentra la adecuación de vías y espacios públicos?"**

Por parte del Instituto Nacional de Vías- INVIAS, las obras de infraestructura que se ejecutan en la red vial nacional a su cargo, se adelantan con fundamento en la normatividad vigente que garantiza el acceso a las personas con discapacidad, en cuanto sea aplicable al tipo de obra específica, en particular las referidas a la construcción de obras para seguridad vial tales como los puentes, andenes y peatonales, con aplicación de las Normas Técnicas Colombianas y especificaciones particulares que regulan su construcción.

El INVIAS ha realizado inversiones en materia de señalización vertical, horizontal, andenes y seguridad vial; así mismo, realizó en la vigencia 2014 la construcción de 35 puentes peatonales en los departamentos de la Guajira, Antioquia, Norte de Santander, Santander, Cundinamarca, Caldas, Atlántico, Cauca, Boyacá, Córdoba, Valle del Cauca y Bolívar, la cuales serán ejecutadas con las disposiciones que regulan el acceso de las personas con discapacidad.

Para el caso específico de Bogotá, el Ministerio de Transporte ha acompañado a la ciudad en sus procesos y el Consejo Distrital de Discapacidad, como instancia política del Sistema Distri

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20151050140531



27-05-2015



tal de Discapacidad de la ciudad de Bogotá, D.C., presidido por el Secretario Distrital de Integración Social, en su sesión ordinaria de noviembre de 2013 aprobó el Plan Local de Adecuación de Vías y Espacio Público con Garantías de Accesibilidad para Bogotá D.C., desarrollando la norma prevista en el Numeral 3° del artículo 14 de la Ley Estatutaria 1618 de 2013 en la que se solicitó que *"... las entidades municipales y distritales, con el apoyo del gobierno*

*departamental y nacional, y respetando la autonomía de cada región, deberán diseñar, en un término no mayor a 1 año, un plan de adecuación de vías y espacios públicos, así como de accesibilidad al espacio público y a los bienes públicos de su circunscripción"*.

**2. A "¿Qué medidas efectivas lideran las entidades relacionadas con transporte para garantizar el acceso de las personas con discapacidad a los sistemas integrados de transporte masivo?"**

El Ministerio de Transporte ha realizado seguimiento a las acciones que los Entes Gestores y las autoridades locales han propuesto durante la construcción de los sistemas y en la estructuración y operación de los SITM y actualmente en los Sistemas Estratégicos de Transporte Público – SETP, durante los cuales se han logrado importantes avances en cuanto a la accesibilidad en materia de infraestructura, tales como espacio público, rampas de acceso, puentes peatonales, ascensores, puertas preferenciales, señales visuales y auditivas para personas con discapacidad.

Uno de los principios que ha tenido la Política Nacional de Transporte Urbano ha sido garantizar el acceso equitativo al Sistema para todos los usuarios sin distinguir condiciones física, edad, sexo, ingresos familiares, religión, ideas políticas, entre otros.

Los estudios, diseños e implementación de los sistemas han tenido en cuenta a las personas con discapacidad o con limitaciones, buscando ofrecer un servicio público de transporte digno, amable y seguro para ellos.

Específicamente, en lo que se refiere a los sistemas de transporte masivo, se debe proceder a caracterizar los patrones temporales y espaciales de viaje de los usuarios con discapacidad para diseñar las alternativas de acceso, los cuales deben obedecer a las necesidades reales de la población.

Para el caso del Sistema Integrado de Transporte Público en Bogotá, D.C., los vehículos accesibles cuentan de acuerdo a su configuración (piso alto => plataforma electromecánica, piso bajo => rampa manual abatible) con ayudas para el acceso y espacio exclusivo para ubicar la silla de ruedas.

Actualmente el sistema cuenta con la siguiente flota vehicular accesible:



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20151050140531



27-05-2015



BRT	CANTIDAD	ZONAL	CANTIDAD
BIARTICULADO (250 P)	312	PADRON ZONAL (80P)	415
ARTICULADO (180 P)	1450	BUSETÓN (50 P)	11
DUAL (80 P)	231	BUSETA (40 P)	0
ALIMENTADOR (80P)	412	MICROBUS (19)	0
ALIMENTADOR (50P)	21		
TOTAL	2426	TOTAL	426

Fuente: Transmilenio S.A marzo 2015.

CARACTERISTICA CONSTRUCTIVA		CANTIDAD							
		BIARTICULADO	ARTICULADO	DUAL	ALIMENTADOR	PADRON ZONAL	BUSETÓN	BUSETA	MICROBUS
PISO ALTO	PLATAFORMA ELECTROMECAÁNICA	312	1450	231	396	86	11	0	0
PISO BAJO	RAMPA MANUAL	N/A	N/A	N/A	37	329	0	0	0

Fuente: Transmilenio S.A. marzo 2015

En desarrollo de los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad y en cumplimiento del numeral 3° del artículo 14 de la Ley Estatutaria 1618 de 2014, la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., expidió el Decreto 324 del 5 de agosto de 2014 "Por el cual se adoptan medidas para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad en el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones" donde se establece el Plan de Movilidad Accesible, el cual está compuesto por cinco (5) ejes de acción, a desarrollar en los plazos estipulados por la Ley Estatutaria 1618, así:

1. PERMEABILIDAD ESPACIO PÚBLICO: Adecuación de espacio público accesible en la ciudad, mediante la construcción de 82 km. de senderos peatonales accesibles.
2. INFRAESTRUCTURA FIJA Y PARADEROS ACCESIBLES: Adecuación de la infraestructura con 150 de los paraderos de la ciudad, bajo criterios de accesibilidad.
3. SERVICIOS DE GESTIÓN DEL TP: Priorización de 27 rutas con vehículos accesibles (18 rutas urbanas, 9 rutas alimentadoras).
4. SEÑALÉTICA E INFORMACIÓN: Implementación de 120 paraderos inteligentes en primera fase.
5. MEDIDAS SOCIALES Y CULTURALES PARA LA ACCESIBILIDAD INTEGRAL. Capacitación a 1.000 conductores del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP -, en el manejo de usuarios del sistema con discapacidad y entrega de 1.700 kits a los usuarios para facilitar sus viajes en el Sistema.



27-05-2015



**2. B. "Además, ¿qué acciones desarrollan y qué avances registran en su tarea por adecuar vías, aeropuertos y terminales garantizando el ejercicio efectivo del derecho a la accesibilidad?"**

La AEROCIVIL el 5 de enero de 2015 expidió la Resolución No. 00012 mediante la cual se adicionaron varias definiciones al RAC 1 y se adoptaron normas sobre Facilitación del Transporte Aéreo incorporándolas al RAC 200 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia; y en el capítulo H "*Otras disposiciones sobre Facilitación*", numeral 200.840 Acceso a los aeropuertos, se estableció lo siguiente:

*"... a) LA UAEAC<sup>1</sup> tomará las medidas necesarias para asegurar que las instalaciones y servicios se adapten a las necesidades de las personas con discapacidad y/o PMR.*

*b) Las instalaciones y servicios en los aeropuertos se adaptarán a las necesidades de las personas con discapacidad y/o PMR, en cumplimiento de lo previsto en los artículos 14 y 15 de la Ley Estatutaria 1618 de 2013, por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad. (Hombres, mujeres, adolescentes, niños, niñas y adultos mayores.)..."*

La Resolución No. 00012 ha sido socializada en los Comités Locales de Facilitación del Transporte Aéreo durante el primer trimestre de 2015 y a su vez fue remitida a la Agencia Nacional de Infraestructura para llevar a cabo la divulgación de la misma ante los concesionarios y aeropuertos que están bajo la responsabilidad de autoridades gubernamentales y locales, así como a las aerolíneas, prestadores de servicios y operadores en los diferentes aeropuertos, para la implementación de la misma.

Respecto de los terminales aéreos, los análisis arrojaron como resultado preliminar que en general, los Aeropuertos cumplen con el ítem de baños accesibles; por el contrario, no se cumple con la señalización multilingüal (lenguaje braille y textual). Por ello se realizó el mismo procedimiento descrito anteriormente con el objeto de obtener unos resultados integrales en el menor tiempo posible.

Por último, es importante tener en cuenta que dentro de la Fase de Diseño Arquitectónico de los Planes Maestros, como documentos de planificación aeroportuaria se incluyen los requerimientos para los accesos y facilidades en los servicios aeroportuarios, para las personas con discapacidad como lo estipulan los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC 14 y Anexo 14 de la OACI.

La Superintendencia de Puertos y Transporte, manifestó que respecto a los terminales terrestres, una vez se analizó la documentación remitida por estos como consecuencia de los reque

<sup>1</sup> Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20151050140531



27-05-2015



rimientos de la entidad, se realizó su correspondiente estudio, generando como resultado preliminar que la mayoría de terminales terrestres cumplen con la obligación de contar con parqueaderos accesibles. Por el contrario, se observó que no se está cumpliendo con la obligación de contar con las superficies táctiles de tránsito peatonal. En consecuencia, se les realizó el respectivo requerimiento para que desarrollen las acciones pertinentes y conducentes, advirtiéndoles que de lo contrario, se iniciarán los procesos sancionatorios a que haya lugar.

*2. C. "¿Qué seguimiento se está haciendo a las empresas de transporte público colectivo, donde ya hay reglamentación por medio de decreto con radio de acción local, para su efectivo cumplimiento?"*

En lo relacionado con el cumplimiento de la normatividad en transporte masivo y el seguimiento realizado a las empresas de transporte público colectivo, conforme lo dispone el artículo 3° de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2, de la Ley 1383 de 2010, son las autoridades de tránsito en su respectiva jurisdicción las competentes para ejercer el control y las llamadas a garantizar los derechos de las personas con movilidad reducida.

Por ejemplo en la Dirección de Control y Vigilancia de la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, D.C., está implementando un sistema de auditorías en patio de operadores, la cual incluirá entre otras actividades la revisión del estado de cinturones de seguridad, rampas manuales, plataformas electromecánicas, sonido y texto en los rúters internos, sillas especiales, espacio para silla de ruedas y timbre especial; con base en el numeral 3° del artículo 14 de la Ley Estatutaria 1618 de 2013.

No obstante lo anterior, desde la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, en forma permanente se envían comunicaciones a todos los organismos de tránsito recordándoles sus funciones y obligaciones, entre las cuales se incluyen las de ejercer el control, la supervisión y la vigilancia sobre las empresas de transporte público colectivo y transporte público individual de pasajeros en vehículos tipo taxi, modalidades que están bajo su tutela por ser de radio de acción municipal y distrital según sea el caso.

*3. A. "¿Cuentan todos los aeropuertos del país y las terminales de transporte marítimo y terrestre con un servicio de guía y asistencia a personas con discapacidad?"*

La Aeronáutica Civil, manifiesta que los servicios de guía y asistencia a personas con discapacidad en las terminales aéreas son prestados por las aerolíneas, las cuales cuentan con el servicio de HANDLING y con el personal capacitado y requerido para trasladar, custodiar y asistir cuando es requerido por parte del usuario.

Este servicio que es prestado por las aerolíneas puede ser objeto de observación por parte de los usuarios a través de quejas y reclamos que pueden ser interpuestos ante el Grupo de Atención al Usuario de la Aerocivil y estas a su vez son evaluadas en los Comités Locales de Facilitación -*Facilitación Aeroportuaria: Combinación de medidas, recursos humanos y mate-*



MINTRANSPORTE

NIT.899.999.055-4



**TODOS POR UN  
NUEVO PAÍS**

PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20151050140531



27-05-2015



*riales dedicados a agilizar el proceso del transporte aéreo, acelerando los tramites a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga y correo, evitando demoras innecesarias-*, para mejorar y elevar los niveles de servicio en los aeropuertos, apoyados en la Resolución 00012 de 2015, Anexo 9 de la OACI y demás disposiciones aplicables en el tema.

Por otro lado, la Superintendencia de Puertos y Transporte afirma que los servicios de guía y asistencia a personas con discapacidad en el caso de aeropuertos, terminales terrestres y puertos marítimos tienen dos componentes:

La información, guía, direccionamiento y/o facilitación a la circulación que le corresponde a la infraestructura, dependiendo de las condiciones de discapacidad del usuario: en éste aspecto, la Superintendencia de Puertos y Transporte está diagnosticando y requiriendo las adecuaciones pertinentes en cumplimiento de las normas técnicas a que hace referencia el Decreto 1016 de 2003.

En los aeropuertos y en los puertos marítimos, respecto del tránsito de pasajeros, los prestadores del servicio de transporte, (empresas de transporte aéreo o marítimo, representados por el agente marítimo): tienen atención personalizada y dispositivos (sillas de ruedas), para guiar a los pasajeros con discapacidad; no obstante, la Supertransporte viene adelantando mediciones de disponibilidad de dichas guías. En los terminales de transporte terrestres y en los aeropuertos, también se dispone de sillas de ruedas para el desplazamiento del pasajero discapacitado hasta el medio de transporte.

Conforme con lo anterior, en términos generales se cuentan con puntos de información para la asistencia a las personas en condición de discapacidad; en cuanto al servicio de guía, éste está por implementarse y por ello se realizará especial seguimiento por la Supertransporte

De acuerdo con lo establecido en el Decreto 2762 de 2001 "*Por el cual se reglamenta la creación , habilitación , homologación y operación de los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera*" en su Artículo 9 estipula que "*...En todo caso, las condiciones técnicas y operativas ofrecidas deberán permitir una explotación rentable, eficiente, segura, cómoda y accesible a todos los usuarios, contando con mecanismos para el fácil desplazamiento de los discapacitados físicos*", y en la actualidad el Ministerio de Transporte, se encuentra en proceso de formalización del convenio con la Fundación Saldarriaga Concha el cual se propone ofrecer apoyo y acompañamiento a la institución en esta temática para garantizar el acceso y la movilidad de personas en situación de discapacidad y/o movilidad reducida en todos los modos y modalidades de transporte público de pasajeros.

Para contestar cite:  
Radicado MT No.: 20151050140531

27-05-2015



**3. B. "¿En los municipios del país donde el medio de transporte más utilizado es la vía marítima, qué entidad es la encargada de la aplicación efectiva de la norma en el ámbito municipal, departamental y nacional?"**

En cuanto al cumplimiento de las obligaciones de los transportadores fluviales y marítimos y los respectivos puertos, la vigilancia inspección y control se realiza mediante visitas integrales, desarrolladas por la Superintendencia Delegada de Puertos. El control operativo para el transporte marítimo se realiza por parte de la Dirección General Marítima - DIMAR -, entidad que pertenece al Ministerio de Defensa Nacional y en el fluvial por la Policía Nacional.

Es pertinente indicar que ni las alcaldías ni las gobernaciones tienen competencia para reglamentar, supervisar, vigilar ni controlar el servicio de transporte de pasajeros en embarcaciones fluviales y marítimas.

**4. "¿Se encuentran adoptados ya los aeropuertos, terminales de transporte y medios de transporte masivo, accesos, señales, mensajes auditivos y visuales para las personas con discapacidad?"**

A la fecha los avances en los Sistemas Integrados de Transporte Masivo que se encuentran en operación como Bogotá /Transmilenio, Barranquilla/Transmetro, Cali/Metrocali-Mio, Área Metropolitana de Centro Occidente-Megabus, Área Metropolitana de Bucaramanga/Metrolinea, Área Metropolitana de Valle de Aburra – Metroplus, tanto las estaciones, patios y portales del sistema que se encuentran construidos y en operación son accesibles y permiten el desplazamiento y ubicación de los usuarios en los Sistemas, especialmente de los usuarios en condición de discapacidad, adicionalmente, a ello cuentan con:

- Rampas en los accesos tanto a nivel como a desnivel, para permitir que las personas puedan subir los 0,90 m que tienen de altura las estaciones, con pendientes que cumplen con las normas vigentes.
- Puentes peatonales o túneles: Los sistemas emplean preferencialmente puentes peatonales con rampa y en algunos casos túneles, los cuales permiten el fácil desplazamiento de todos los usuarios, especialmente de personas con silla de ruedas, movilidad reducida o limitaciones.
- Se han instalado apoyos isquiáticos que sirven de soporte (descanso), preferencialmente a personas en condición de discapacidad, mujeres embarazadas, niños y adultos mayores.
- Puertas preferenciales para el abordaje y descenso de personas en condición de discapacidad, mujeres embarazadas, niños y adultos mayores, las cuales tienen señalización adecuada, especialmente para los usuarios invidentes y/o con baja visión. Las puertas preferenciales cuentan con una franja amarilla instalada específicamente para guiar a las personas en condición de baja visión.



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20151050140531



27-05-2015



- La mayor parte de las estaciones y portales cuentan con tableros electrónicos, que indican el tiempo de llegada del próximo bus y sirven de apoyo especialmente a personas en condición de discapacidad auditiva.
- Los vehículos en su mayoría cuentan con anuncios auditivos y visuales de paradas.
- Losetas toperoles en las plataformas de los portales, acceso a estaciones, espacio público para indicar a los personas en condición de discapacidad visual, riesgo de caída.
- El diseño de plataforma alta de buses y estaciones permite el fácil acceso de personas en sillas de ruedas.
- La totalidad de los vehículos articulados, así como padrones duales cuentan con áreas destinadas al transporte de usuarios en silla de ruedas, y permiten acceso a las personas con discapacidad desde las estaciones y portales. En Bogotá, los vehículos biarticulados, también cumplen con esta condición.
- Los buses tienen sillas identificadas con un color específico al interior, para el uso exclusivo de personas en condición de discapacidad, mujeres embarazadas, niños y adultos mayores.
- El área destinada al transporte de usuarios en silla de ruedas al interior de los buses, cuenta con mecanismos de seguridad que permiten la sujeción de la silla y de la personas.

Aunque se han tenido importantes avances, parte de la flota que está operando en los SITM del País, aún no es accesible a personas con discapacidad, especialmente quienes requieren de sillas de ruedas para su movilidad, dado que los contratos de concesión no obligaban a que la flota fuera accesible principalmente en los servicios de alimentación o pretroncales, en los que se accede al bus por puerta derecha y es necesario subir escalones para ingresar al bus, y para lograr que la flota sea totalmente accesible se requieren de cambios técnicos y aportes importantes en recursos no previstos, que a continuación mencionamos:

- Las carrocerías de los buses (previa a la expedición de la Ley 1618 de 2013) no fueron construidas para instalar y operar ascensores, y requerirían modificación de puertas, reforzamiento de chasis y carrocería, tener sistemas neumáticos para subir y bajar el bus, y modificaciones interiores.
- Algunos contratos de operación, principalmente los de alimentación y troncal del sistema TransMilenio están próximos a terminar y solicitar estos cambios implicaría, alargar los plazos para cubrir los costos que estos genera y adecuación de unos buses que ya están próximos a cumplir con su vida útil.

Dentro de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público que se encuentran actualmente en implementación, se ha evidenciado que las obras de infraestructura que se adelantan para poder operar, contemplan la instalación de losetas táctiles para uso de personas invidentes, andenes con rampas de acceso para personas con discapacidad o movilidad reducida, los accesos a nivel y a través de puentes peatonales cuentan con rampas.

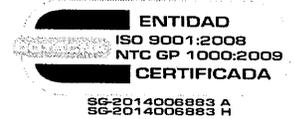


Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20151050140531



27-05-2015



Estos sistemas, prevén que sus terminales, estaciones y paraderos cuenten con avisos tipo mo-gador, en donde se anuncien las diferentes rutas con sus respectivos puntos de parada.

Dentro de los proyectos de modernización de infraestructura aeroportuaria, se están imple-mentando las medidas requeridas para la inclusión de las personas con discapacidad en los diferentes terminales aéreos del país, tales como:

Modernizaciones en la infraestructura para la accesibilidad y movilidad dentro de los termina-les aéreos, como también en los equipos de ayuda para personas con discapacidad con los que se cuenta en el Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena; Palonegro de Bucaramanga; Camilo Daza de Cúcuta; José María Córdova de Rionegro; y El Dorado de la ciudad de Bogotá.

Por otro lado, se ha venido trabajando en la implementación en todos los sistemas de trans-porte público, en señalización tipo braille, salva escaleras, servicios sanitarios especiales, rampas, manejo de información necesaria al usuario, aunque éste posea una alteración sen-sorial utilizando distintas formas de información (gráfica, verbal, táctil) Sistemas FIDS (Siste-mas de Información Visual), señales con cambios de textura en pisos para personas con dis-capacidad visual, equipos en tierra como vehículos de cama baja, esteras rodantes, entre otros.

La Aeronáutica Civil consciente de la importancia que tiene este grupo poblacional tan repre-sentativo dentro de los usuarios del transporte aéreo, está implementando las exigencias de la Ley 1618 de 2013 en los proyectos aeroportuarios que se encuentran en ejecución en los dife-rentes aeropuertos del país.

Por otro lado, la Superintendencia de Puertos y Transporte informa que como resultado de las visitas de inspección y los informes presentados, efectivamente se puede concluir que éste es uno de los aspectos que se cumple en mayor parte por lo establecido por el Decreto 1660 de 2003; las normas técnicas expedidas con posterioridad están en proceso de implementa-ción y el seguimiento a estos aspectos se realiza de forma constante.

**5. A. "¿Cuál es la reglamentación existente sobre los vehículos que transporten una persona con discapacidad de manera habitual?"**

El Decreto 1660 de 2013 expresa en su artículo 17 la Exención: "*Los vehículos diseñados, contruidos o destinados exclusivamente al transporte de las personas con discapacidad, siempre que éstas ocupen el vehículo, estarán exentos de las medidas restrictivas de circula-ción que establezcan las autoridades locales. Estas autoridades reglamentarán las condiciones para circulación de estos vehículos de acuerdo con las características propias de cada distrito o municipio. En todo caso, esta norma estará vigente hasta cuando se verifique la equipara-ción de oportunidades al acceso al transporte público, de las personas con discapacidad.*"



MINTRANSPORTE

NIT.899.999.055-4



**TODOS POR UN  
NUEVO PAÍS**

PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20151050140531



27-05-2015



*PARÁGRAFO. Para tener derecho a la exención de que trata el presente artículo, las personas con discapacidad de carácter permanente, los centros de atención especial y de rehabilitación de discapacitados, junto con los vehículos respectivos según sea el caso, deberán inscribirse ante el organismo de tránsito correspondiente, quien expedirá el salvoconducto de rigor, para lo cual la autoridad local competente reglamentará los requisitos mínimos que deberán acreditarse para su obtención. Estos vehículos además deberán portar en un lugar visible, el símbolo universal de accesibilidad descrito en el artículo 3º del presente decreto y el salvoconducto expedido por el Organismo de Tránsito”.*

Corresponde al Organismo de Tránsito en su respectiva jurisdicción dar cumplimiento a las obligaciones contenidas en la Resolución No. 4775 de 2013 e informar estadísticamente el cumplimiento o efectividad de los mecanismos empleados para garantizar la libertad de acceso al transporte público a personas en condición de discapacidad. A través de la Superintendencia se supervisa que los organismos de Tránsito cumplan de forma integral con las obligaciones y facultades a este respecto.

**5. B. “¿Qué tan efectiva ha sido la Resolución 4575 de 2013 del Ministerio de Transporte?”**

Los organismos de tránsito en el orden territorial vienen adelantando los procesos de inscripción de los vehículos exentos de medidas restrictivas para la movilidad de las personas con discapacidad y a la fecha se están recopilando las diversas acciones que permitirán evaluar los niveles de efectividad de la medida, para así obtener un panorama real de la efectividad de la medida.

**5. C. “¿En cuanto al transporte público individual, se está logrando la aprobación de la NTC 5701, y su aplicación a los vehículos de servicio público (taxis)?”**

Es relevante precisar que si bien la norma establece los requisitos técnicos mínimos que deben cumplir los vehículos automotores accesibles destinados al transporte urbano de personas, incluidas aquellas con movilidad y/o comunicación reducida con capacidad mínima de diez (10) pasajeros más el conductor, el concepto de taxi no es abordado directamente pues su configuración debe obedecer a criterios morfológicos, funcionales y económicos que respondan a necesidades de la mayor cantidad posible de usuarios sin distinción alguna.

El Ministerio de Transporte, en sintonía con esta oportunidad, viene desarrollando los respectivos estudios para reglamentar e implementar un sistema de taxi incluyente acorde con las necesidades de la población que garanticen la accesibilidad, la seguridad y la comodidad de los usuarios en su mayor medida posible.

El Ministerio de Transporte está trabajando de la mano con el consejero de discapacidad de la Presidencia de la República para definir y orientar la política y la reglamentación de accesibi-

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20151050140531



27-05-2015



alidad de personas en situación de discapacidad y/o movilidad reducida, para el transporte en vehículos tipo taxi.

*El numeral 5 del artículo 30 de la ley 1618 de 2013, también establece que en el período de 1 año contado a partir de la promulgación de esta ley, el Gobierno Nacional con la participación de las personas en situación de discapacidad y sus organizaciones, preparará una evaluación de impacto de las medidas adoptadas mediante esta ley en el goce efectivo de los derechos de las personas con discapacidad que 'deberá presentar ante el Congreso de la República y difundir de manera amplia. Los resultados de la evaluación serán incluidos en el informe periódico que el Estado colombiano deba presentar ante el Comité de los Derechos de las Personas con Discapacidad.*

*6. ¿Dónde está dicha evaluación? ¿Cuál es? ¿Bajo qué metodología se diseñó? ¿Existe? De no ser así, explicar el por qué si ya ha transcurrido más de uno año desde el momento de la promulgación de la ley.*

Información suministrada por la Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Discapacidad.

El Estado Colombiano presentó en el mes de junio del año 2013, el primer Informe del Estado Colombiano frente a la aplicación de la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad. La ONU solicitó posteriormente presentar una versión más resumida, conforme a los lineamientos del Comité definidos para tal fin.

En el documento que puede ser consultado en el enlace <http://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/INEC/IGUB/Informe%20Estado%20Colombiano%20Implementacion%20CDPD.pdf> se citan las medidas legislativas, las acciones emprendidas por los diferentes sectores y organizaciones de la sociedad civil, así como las limitaciones, las medidas correctivas y las proyecciones en algunos campos. Los recursos destinados para la adopción de las diferentes medidas se citan al final del documento agregados por cada uno de los artículos.

Para la elaboración del informe se consultó un amplio número de instituciones que conforman el Estado colombiano, organizaciones de y para personas con discapacidad y representantes de la sociedad civil. Podemos mencionar el Consejo Nacional de Discapacidad – CND -, el Grupo de Enlace Sectorial - GES - y otras instancias de nivel nacional no partícipes de forma directa del Sistema Nacional de Discapacidad como el Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario de Colombia – INPEC -, la Fiscalía General de la Nación, el Consejo Superior de la Judicatura, el Instituto Colombiano de Crédito Educativo y Estudios Técnicos en el Exterior – ICETEX -, el Instituto Colombiano para el Fomento de la Educación Superior – ICFES -, y el Departamento Administrativo de Ciencia, Tecnología e Innovación -COLCIENCIAS.

Adicionalmente, se consultaron entidades públicas del orden departamental, distrital y municipal. La recopilación de la información se realizó por medio de diferentes mecanismos que incluyeron reuniones formales, teleconferencias, procesos de consulta y formularios en línea,

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20151050140531



27-05-2015



entre otros. Las consultas en línea se hicieron a través de documentos electrónicos accesibles para personas con discapacidad.

El documento fue elaborado por todas las entidades de Gobierno Nacional en el marco del Grupo de Enlace Sectorial, contó con la participación de los Consejeros Nacionales de Discapacidad en representación de la sociedad civil y el apoyo del Programa de Acción por la Igualdad y la Inclusión Social –PAIS- de la Universidad de los Andes. El informe ya compilado y revisado es enviado por el Ministerio de Salud y Protección Social a la Cancillería quien lo deposita formalmente ante Naciones Unidas, a través de la Misión en Nueva York.

Este informe constituye la línea de base para el país en función de las medidas de inclusión, acción afirmativa y ajustes razonables para el ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad, en armonía con las disposiciones de la Convención de Naciones Unidas sobre los derechos de las personas con discapacidad, aprobada por Colombia mediante la Ley 1346 de 2009, sobre la cual se desarrollan las disposiciones de la Ley Estatutaria 1618 de 2013. Las evaluaciones que se desarrollen con posterioridad a este informe considerarán esta línea de base como punto de referencia para la medición del impacto de las medidas establecidas en la Ley.

Cabe precisar que frente a este informe aún no se ha recibido retroalimentación por parte del Comité por los Derechos de las Personas con Discapacidad – CEDDIS - de la ONU y que al mismo aplican procesos de actualización de la información que serán coordinados desde el Consejo Nacional de Discapacidad bajo las orientaciones que el CEDDIS remita a través del Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia.

Por su parte, como es de su conocimiento, el artículo 26 de la Ley Estatutaria 1618 de 2013 determina:

*“ARTICULO 26. EVALUACIÓN DE LAS MEDIDAS PARA GARANTIZAR EL EJERCICIO EFECTIVO DE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD. El Consejo Nacional de Discapacidad, evaluará cada 4 años la eficacia de las acciones afirmativas, los ajustes razonables y la sanción a la discriminación, como mecanismos para garantizar el ejercicio efectivo de los derechos de las personas con discapacidad.*

*Esta evaluación se realizará para establecer si se han alcanzado los objetivos buscados con la aplicación de la presente ley, en los diferentes escenarios de planificación y toma de decisiones sobre las acciones que se diseñen para mejorar sus condiciones de vida. Tal evaluación no suplirá el control y la evaluación que deben realizar los organismos de control del Estado colombiano competentes.”*

Si bien el período de evaluación de que trata el artículo 26 aún está por cumplirse, desde el Sistema Nacional de Discapacidad, y en particular desde el Consejo Nacional de Discapacidad se han definido varios mecanismos para el seguimiento y monitoreo del ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad, entre ellos:

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20151050140531



27-05-2015



- **Observatorio Nacional de Discapacidad OND**, bajo el liderazgo del Ministerio de Salud y Protección Social, con participación de diferentes sectores: es una estrategia técnica que recopila, investiga, analiza y genera información, para contribuir al seguimiento de los planes, programas, estrategias, proyectos y acciones de responsabilidad de diferentes actores en función de la garantía de los derechos de las personas con discapacidad. El OND pone al servicio de las personas con discapacidad, administraciones territoriales, el sector académico, actores sociales e institucionales la recopilación, sistematización, actualización, generación y difusión de Información relacionada con el ámbito de la discapacidad, en cumplimiento de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

El Observatorio puede ser consultado a través del siguiente enlace:  
<http://ondiscapacidad.minsalud.gov.co/Paginas/Home.aspx>

**Tablero de Control de la Política Pública Nacional de Discapacidad e Inclusión Social - PPDIS y el Conpes Social 166 de 2013.**

El Departamento Nacional de Planeación, los entes coordinadores de política y los diferentes Ministerios y Departamentos Administrativos, cuentan con un portafolio de herramientas de seguimiento que permitirán recolectar información sobre la implementación de la Política Pública Nacional de Discapacidad e Inclusión Social, con el objetivo de: (1) presentar de forma transparente a la ciudadanía los esfuerzos y logros obtenidos por las entidades a cargo de la implementación, así como, (2) presentar los resultados obtenidos como consecuencia de los esfuerzos del accionar estatal en términos de cambios en el bienestar de las PcD.

Dentro de los sistemas de seguimiento existentes, toma especial importancia *Sinergia*, parte del Sistema Nacional de Evaluación de Gestión y Resultados, del que trata el artículo 343 de la Constitución Política de Colombia, reglamentado por el Decreto 1290 de 2014, que se encuentra a cargo del Departamento Nacional de Planeación acorde a la "Ley Orgánica del Plan Desarrollo".

*Sinergia*, está estructurado en tres componentes (i) Seguimiento a Metas de Gobierno, (ii) Evaluación de Políticas Públicas, y (iii) Sinergia territorial; los cuales aportan para generar información de calidad tendientes a la adopción de decisiones, promueven la efectividad de las políticas públicas desde su formulación, y combinadas con herramientas de seguimiento presupuestal abogan por la eficiencia del gasto.

De esta manera los resultados de la PPDIS en armonía con la ley Estatutaria 1618 de 2013 y la Ley 1346 de 2009, serán monitoreados a través de *Sinergia-seguimiento* en su herramienta online a nivel nacional; conforme a lo estipulado en los Planes Departamentales y Municipales de Desarrollo, podrán ser monitoreados en los sistemas de seguimiento a nivel territorial, los

Para contestar cite:  
Radicado MT No.: 20151050140531



27-05-2015



cuales cuentan con el acompañamiento técnico y asesoría permanente de *Sinergia-territorial*. Igualmente, conforme a la implementación de los lineamientos expuestos en este documento,

se hará una investigación sistemática y objetiva a diferentes eslabones de la cadena de valor de la política a través de *evaluaciones* con el objetivo de diagnosticar y mejorar los resultados, el diseño, o la implementación de cada uno de los componentes de la política<sup>III</sup>.

Una vez procedan las evaluaciones en los marcos de tiempo establecidos, estaremos dando a conocer los resultados e informes derivados de las mismas.

Serán tenidos en cuenta también como instrumentos de evaluación, las retroalimentaciones que el Comité de Seguimiento a la Convención Interamericana contra toda forma de discriminación hacia los derechos humanos – CEDDIS - y el Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de la ONU.

La Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil ha trabajado activamente en las mesas de trabajo que han sido convocadas por el Ministerio de Transporte y que son lideradas a través de Dirección de Tránsito y Transporte, mesas en las cuales participan todas las entidades adscritas a esta cartera, y la finalidad de las mismas es llevar cabo un seguimiento a los programas diseñados para facilitar y mejorar los servicios que ofrecen los terminales de transporte en el territorio nacional y hacer un seguimiento a los indicadores de Política Pública de Discapacidad e Inclusión Social.

El 23 de abril de 2014 en cumplimiento de los compromisos derivados de la “Matriz Reglamentación de la Ley 1618” del Ministerio de Transporte, en el Aeropuerto Internacional El Dorado se realizó un taller de sensibilización con la Fundación Saldarriaga, liderado en su momento por el Grupo de Planes Maestros de la Aerocivil, responsable de la Facilitación Aeroportuaria, y contó con la participación de la comunidad aeroportuaria -DIAN, MIGRACIÓN, Grupo Marcapasos, funcionarios OPAIN, Aerolíneas-, con un ejercicio vivencial, a través del cual fue posible identificar las bondades y falencias en la infraestructura para la accesibilidad y movilidad de este grupo poblacional.

Por otra parte, se realizaron varias mesas de trabajo con la Fundación Saldarriaga Concha y el Ministerio de Transporte, para llevar a cabo una revisión conjunta de la nueva Resolución

No. 00012, “por la cual se adiciona la parte primera y se adoptan unas normas sobre Facilitación del Transporte aéreo incorporándolas a la Parte 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”, la cual fue publicada el 5 de enero de 2015.

Cabe resaltar que para la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil es importante ofrecer un servicio eficiente, oportuno y seguro a los usuarios del transporte aéreo, dentro de los cuales se contempla con mayor atención a la población con discapacidad del país, aspectos estos que vienen siendo integrados en el programa de modernización de la infraestructura aeroportuaria concordantes con la legislación vigente sobre el tema.



MINTRANSPORTE

NIT.899.999.055-4



**TODOS POR UN  
NUEVO PAÍS**

PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20151050140531



27-05-2015



El objetivo está orientado a que los aeropuertos del país presten servicios a la población con discapacidad cumpliendo con estándares internacionales.

Para finalizar, el resultado de la evaluación será remitido por el Ministerio de Transporte de acuerdo con su competencia

Atentamente,

  
**NATALIA ABELLO VIVES**  
Ministra de Transporte

Proyectó y Revisó: Ayda Lucy Ospina Arias, Directora Transporte y Tránsito; Pamela Fonrodona, Asesora Despacho Ministra  
Elaboró: Clara Merchán  
Fecha de elaboración: 27/05/2015  
Número de radicado que responde:  
Tipo de respuesta                      Total ( )    Parcial ( )

