

Bogotá D.C, agosto 27 de 2015

Doctor
JAIR JOSE EBRATT
Secretario Comisión Sexta
Cámara de Representantes

Asunto. Respuesta Proposición Aditiva de la 003 de 2015. TEMA: SEGURIDAD VIAL

1. ¿Cuántos accidentes de tránsito se han presentado en los últimos 5 años cuyas consecuencias hayan atentado contra la integridad física y la vida tanto de los ocupantes de los vehículos como de los peatones? Sírvase presentar esta información en forma estadística discriminándola año a año y referenciando el tipo de vehículo involucrado. Así mismo, sírvase presentar la composición de los accidentes de tránsito por tipo de vehículo.

En los últimos 5 años se han presentado accidentes de tránsito así:

Año	Cantidad accidentes
2010	179.393
2011	183.771
2012	197.342
2013	194.642
2014	157.693
2015	90.563

De igual forma, se anexa el detalle por accidentes por clase de vehículo teniendo en cuenta que la cantidad de accidentes difiere de la cantidad de vehículos debido a que en un accidente se puede ver involucrado 2 o 3 clases de vehículos diferentes.

La información relacionada es la información reportada por los organismos de tránsito al Ministerio de Transporte y RUNT.

2. ¿Cuál es la reglamentación normativa que tiene el país en términos de seguridad para que un vehículo nuevo pueda transitar por el territorio nacional?

Para que un vehículo público o particular pueda circular por vías públicas o privadas abiertas al público, el mismo debe estar homologado.

La homologación está definida en la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, como: "la confrontación de las especificaciones técnico mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad

y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación", de este modo, el Ministerio de Transporte aprueba las homologaciones de los vehículos destinados al servicio público de pasajeros o mixto y particular y público de carga, de acuerdo con las características y especificaciones formuladas por los importadores, ensambladores o fabricantes de vehículos o carrocerías, que cumplan con las normas vigentes, a saber:

- Resolución No. 7126 de 1995, "Por la cual se establecen las características y especificaciones técnicas y de seguridad para los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros."
- Resolución 7777 de 2001 "Por la cual se establecen las características y especificaciones técnicas y de seguridad para los vehículos clase automóvil y clase camioneta tipo Station wagon destinados a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros."
- Resolución 7171 de 2002, "Por la cual se establecen las características y especificaciones técnicas y de seguridad para los vehículos con capacidad inferior a veinte (20) pasajeros, destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial."
- Resolución 4100 de 2004, "Por la cual se adoptan los límites de pesos y dimensiones en los vehículos de transporte terrestre automotor de carga por carretera, para su operación normal en la red vial a nivel nacional."
- Resolución 2888 de 2005, "por la cual se modifica parcialmente la Resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004."
- Resolución 2181 de 2009, "Por la cual se establecen las características y especificaciones técnicas de los vehículos clase motocarro y se dictan otras disposiciones."
- Para el caso de los vehículos correspondientes a la prestación del servicio público de transporte masivo el Ministerio de Transporte revisa el cumplimiento de lo establecido en la Normas Técnicas colombianas NTC-4901-1:2009, NTC-4901-2:2009, NTC-4901-3:2007.

De otro lado, en cuanto a los vehículos particulares, el Decreto 2150 de 1995, por la cual se suprimen y reforman regulaciones, procedimientos o trámites innecesarios, existentes en la administración Pública, el artículo 137 señala:

"Homologación Automática. Los equipos importados o producidos en el país, destinados al servicio privado de transporte, con excepción de los vehículos de carga de acuerdo a normas técnicas internacionales de peso, dimensiones, capacidad, comodidad, control gráfico o electrónico de velocidad máxima, de control a la contaminación facilidades para los discapacitados, entre otras, homologadas por las autoridades de transporte y ambientales del país de origen, no requerirán homologación alguna ante autoridad colombiana. Las autoridades de comercio exterior y desarrollo económico solicitarán la exhibición de los documentos de homologación o aprobación de los modelos a ensamblar o importar que hayan sido expedidos en los países de origen. El cumplimiento de este requisito es condición necesaria para la aprobación de las importaciones, ensamble o fabricación de los mismos en territorio colombiano.

Parágrafo. Cuando dichos vehículos sean de diseño y fabricación nacional, deberán enviar las características de los modelos para su aprobación por parte de las autoridades de desarrollo económico y ambiental."

Es importante resaltar que esta entidad está próxima a expedir la resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico para vehículos de servicio público de pasajeros y se dictan otras disposiciones." Y la resolución "Por la cual se adoptan medidas en materia de seguridad activa y pasiva para uso en vehículos automotores".

Por último, en el mes de julio se suscribió un contrato interadministrativo con la Universidad Nacional de Colombia el cual tiene por objeto: "prestación de servicios para la realización de una investigación que analice la operatividad de los requisitos técnicos de homologación de vehículos de carga y pasajeros", los resultados de esta investigación serán la base para la actualización de la normas que a la fecha se tiene en materia de homologación, buscando alcanzar estándares de carácter internacional .

3. Cuantas muertes se han producido en Colombia en los últimos a los en accidentes de tránsito por falta de seguridad activa y pasiva al interior de los vehículos? Determine estos datos haciendo un comparativo entre vehículos que tengan seguridad activa y pasiva, y vehículos que no cuentan con dicha tecnología.

En la actualidad no es posible establecer las muertes en accidentes de transporte cuya causa directa haya sido la falta de seguridad activa o pasiva al interior de los vehículos; primero porque la accidentalidad es multicausal y no existen en el momento estudios que permitan establecer como causa basal de las lesiones fatales la carencia de dispositivos de seguridad pasiva o activa, y que en concordancia con el Enfoque de Sistema Seguro cuyo centro es la tolerancia del cuerpo humano a los impactos y fuerzas físicas que se ejercen sobre el cuerpo humano que puede producir heridas graves o mortales es necesario que en este tipo de análisis se tenga en cuenta, el diseño y construcción de las Carreteras y entornos seguros, el factor velocidad, que puede potencializar los efectos del evento, el comportamiento del usuario incluyendo el uso o el adecuado uso de elementos de seguridad activa o pasiva y en general del sistema vial y finalmente las características de seguridad de los vehículos. Segundo porque la información disponible no permite determinar si el vehículo cuenta o no con elementos de seguridad activa o pasiva (Variables de los registros RUNT no contemplan estos campos).

No obstante, se presentan en el archivo Excel que se adjunta se encuentra:

- Cuadro 1. Fallecidos en accidentes de transporte terrestre según condición de la víctima y vehículo en el que se movilizaba.
- Cuadro 2. Lesionados en accidentes de transporte terrestre según condición de la víctima y vehículo en el que se movilizaba la víctima
- Cuadro 3. Peatones fallecidos y lesionados en accidentes de transporte terrestre según vehículo que atropella.

Es importante señalar que de acuerdo con la información disponible, en los últimos 5 años (2010-2014) el 70,68% de las víctimas fatales en accidentes de tránsito son peatones (23,14%) y usuarios de motocicleta (47,54%). Los ocupantes (conductores y acompañantes/pasajeros) de otro tipo de vehículos, alcanzan el 22,44% y usuarios de la bicicleta el 5,55%. Por otro lado, en este mismo lapso de tiempo el análisis por tipo de vehículo en el que se movilizaba la víctima fatal, muestra que en concordancia con el comportamiento señalado anteriormente, el 47,54% de las víctimas fatales se movilizaban en una motocicleta, el 6,66% en un vehículo tipo bus/buseta, el 6,54% en un vehículo tipo automóvil (incluido taxi), el 1,68% en un vehículo tipo Camioneta/campero y el 5,5% se movilizaba en una bicicleta.

Finalmente, entre el 2010 y 2014, la información disponible evidencia que el 41,23% de los peatones fallecidos fue atropellado por una motocicleta y el 26,87% por un vehículo tipo automóvil, el 7,15% por un vehículo tipo bus/buseta y el 5,67% por un vehículo tipo camioneta/campero.

4. Cuales han sido los avances en materia de seguridad en los vehículos teniendo en cuenta las metas propuestas por los planes contenidos en las resoluciones 1282 de 2012, "plan nacional de seguridad vial, 2011-2016", y resolución 2273 de 2014 "Por la cual se ajusta el plan nacional de seguridad vial 2011 - 2021 y se dictan otras disposiciones?"

El Plan Nacional de Seguridad Vial plantea un horizonte de intervención que se extiende hasta el año 2021, con el fin de hacerlo coincidente con el Plan Decenal de Salud Pública. En cuanto al pilar de vehículos, la regulación de sus condiciones debe transitar por varias etapas, basándose inicialmente en

investigaciones técnicas de expertos en el área, que tengan como fundamento las condiciones de la industria de la automoción internacional, la oferta de esa industria en la región y considerando esos factores iniciales, proponer una regulación, previos los procesos de socialización y transición para mitigar los efectos en relación con las transacciones ya efectuadas y para que la industria local pueda prepararse para las nuevas condiciones. De esa forma, en este momento el país adelanta el primer paso, el de estudio de condiciones técnicas.

El Ministerio de Transporte ha iniciado, a partir del contenido del Plan Nacional de Seguridad Vial (resolución 2.273 de 2014) y de las bases técnicas del Plan Nacional de desarrollo 2014-2018, el estudio de condiciones técnicas en materia de vehículos y de elementos de seguridad, el cual estará enfocado inicialmente en normas técnicas para cascos de motociclistas, ya que ese grupo es el de mayor mortalidad en nuestras vías (46% de motociclistas fallecidos vs 8% en vehículos particulares), lo que muestra que la intervención prioritaria debe darse en la protección del actor motociclista, que casi sextuplica al de vehículos livianos (automóviles, camperos y camionetas). Posteriormente se realizarán estudios para vehículos de transporte público en cuanto a equipamiento de seguridad (cinturones de seguridad para pasajeros, uso de láminas retrorreflectivas, dispositivos para evitar el empotramiento de vehículos livianos en vehículos pesados y materiales para carrocerías que garanticen la protección del pasajero).

El esquema de homologación en carrocerías de transporte público será objeto de ajuste con base en premisas claras de normalización basadas inicialmente en pruebas de primera parte (por el mismo fabricante), luego en el uso de laboratorios de tercera parte (independientes), conforme estos vayan apareciendo en Colombia, para finalmente realizar pruebas en laboratorios oficiales certificados. La presentación de los vehículos a las pruebas deberá hacerse de manera conjunta por parte del fabricante del chasis y de la carrocería, asegurando que el chasis conserva las características bajo las cuales lo produjo el fabricante, de forma que se evite la alteración de las dimensiones y capacidades de los sistemas de seguridad (dirección, frenado, suspensión, luces de servicio, etc.).

Respecto a los vehículos particulares, todo fabricante, productor o importador debe homologarlos previamente ante el Ministerio de Transporte, el cual, en virtud del Decreto 2150 de 1995, da validez a los procesos de homologación de los fabricantes en cada país de origen. Actualmente cada fabricante es responsable de las especificaciones técnico-mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad. Este proceso es similar al de emisiones de fuentes móviles que hace el fabricante en el país de origen, ante entes verificadores y certificadores independientes. Con la aparición de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que tiene como una de sus funciones promover la aparición de organismos del sector de calidad en elementos y sistemas de vehículos, podrá contarse con una infraestructura de pruebas que permita certificar los modelos, ya que en el país no hay laboratorios específicos de pruebas de seguridad vial.

5. Determine de forma comparativa que seguridad tienen los vehículos nuevos en Colombia junto con la normatividad internacional consagrada en el foro mundial para la armonización de la reglamentación sobre vehículos (wp29). Esta Colombia preparada para armonizar su normatividad con los estándares internacionales? Que obstáculos encuentra la cartera que usted dirige para lograr esta meta?

Es necesario abordar estos interrogantes por separado:

5.1. ¿Qué seguridad tienen los vehículos nuevos en Colombia vs. la consagrada en el "Foro Mundial para la armonización de la reglamentación sobre vehículos (WP.29) ?

El grupo de trabajo "Foro Mundial para la armonización de la reglamentación sobre vehículos (WP.29)", busca la armonización de las normas "mundiales" no sólo en relación con la seguridad de los vehículos, sino con la contaminación del medio ambiente, las fuentes de energía y la defensa contra el robo. Es frecuente que se relacione el grupo WP29 con la presencia en los vehículos de sistemas o dispositivos de

seguridad activa (frenos con sistema ABS) o Sistemas de estabilidad electrónica-ESP y/o pasiva tipo Airbag. Sin embargo, tales sistemas son anteriores a la conformación del grupo.

La dotación de los sistemas o dispositivos señalados se ofrece en las categorías medias y altas de todos los vehículos que se venden en el mundo. En Colombia, como en el resto del mundo, los consumidores bien informados y de mayor capacidad adquisitiva adquieren modelos con equipamiento de seguridad completo, cuyo precio es obviamente mayor.

La industria de la automoción no ofrece productos sólo para un país, sino que sus escalas (que deben ser grandes para sostener los márgenes de utilidad frente a la competencia) abarcan regiones, continentes y en ocasiones, todo el planeta. Así, no es correcto señalar que un vehículo dado, que no tiene dispositivos de seguridad, sólo se venda o fabrique para Colombia, sino que en el país, se ofrece o se comercializa preferiblemente la versión base, sin los dispositivos más recientes de seguridad activa y pasiva, con el fin de garantizar que pueda ser adquirido por el consumidor medio.

5.2. ¿Está Colombia preparada para armonizar su normatividad con los estándares internacionales ?

La adhesión al protocolo WP29 es una decisión en la que no median sólo intereses del Estado sino consideraciones técnicas y económicas, básicamente de capacidad de la industria, que debería equipararse a la de los países desarrollados para mantenerse dentro del grupo, no sólo en materia de seguridad, sino como ya se dijo, en materia de emisiones, mientras que el Estado debe disponer instalaciones y facilidades para el uso de fuentes de energía de menor impacto ambiental y contar con sistemas estandarizados para combatir el hurto de vehículos, de los cuales actualmente no se dispone.

Más allá de las normas que un país expida, en automoción es la dinámica permanente de la tecnología la que va superando esquemas previos y la regulación sólo ha impulsado cambios en la fabricación en aspectos de protección ambiental (estándares EPA o Euro) mientras que en materia de equipamiento de seguridad es la competencia de las marcas líderes y la medición de organismos estatales o independientes (NHTSA o EuroNcap) la que impulsa los cambios a nivel mundial, derivados éstos de la presión de consumidores informados en mercados de gran volumen (Estados Unidos o Europa). Al tiempo, el ingreso medio del consumidor define qué tipo de vehículo será el que el mercado ofrezca.

En el país se ofrecen vehículos con sistemas de seguridad activa y pasiva como los enunciados desde hace más de veinte (20) años, el mercado los ofrece actualmente en marcas de costo medio, mientras que la producción nacional los incorporó hace más de un decenio, en sus versiones de mayor valor. De hecho en materia de vehículos de transporte público, ya han hecho su aparición en el mercado dispositivos del mismo tipo para buses y camiones.

En Colombia, el número de víctimas de accidentes de tránsito en automóvil, camperos y camionetas, es decir en los tipos de vehículos en que se usan habitualmente los sistemas y dispositivos mencionados fue en 2014 de 462, lo que constituye apenas el 8,03% del total de fallecidos, mientras que en el año 2010 eran 1.035, el 18% del total de fallecidos, lo cual muestra que esas categorías de vehículos se muestran como más seguras con el paso del tiempo y que su tendencia es claramente, decreciente. No obstante se busca reforzar las exigencias, una vez logren también superarse las etapas necesarias para reducir esa cifra. Entre tanto deben enfocarse los esfuerzos a los grupos de mayor mortalidad (motociclistas, peatones, ciclistas) y reforzar las condiciones técnicas para vehículos particulares, en los cuales cada día se incorporan nuevas unidades con equipamientos de seguridad activa y pasiva.

5.3. ¿ Qué obstáculo encuentra la cartera que usted dirige para lograr esa meta ?

Como ya se señaló, el grupo de trabajo WP29 no se limita a la estandarización de condiciones de seguridad, sino a las de emisiones y fuentes de alimentación, que dependen de la oferta de combustibles del país, temas estructurales que no se limitan a la competencia del Ministerio de Transporte, sino que tocan sectores complejos de la economía nacional.

La modificación de las condiciones de homologación estatal de los vehículos ha dejado de ser un proceso meramente técnico para adquirir características económicas, por el impacto que para el comercio nacional o internacional pueden tener las exigencias que no pueden ser satisfechas en un momento dado por todos los fabricantes, pues se entienden como limitaciones al libre comercio no sólo de las grandes corporaciones industriales sino de los países en que éstas tienen su sede. Por ello, la adopción de especificaciones tendientes a definir reglamentos técnicos en el ámbito de los vehículos particulares y la adhesión al Foro WP29 debe ser abordada desde la perspectiva de la producción industrial y de la competencia en el mercado, función del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, mientras que en el plano de las emisiones y las fuentes de energía, los Ministerios de Ambiente y de Minas y Energía también poseen competencias, pues son variados y de amplio espectro los efectos para el país de una eventual adhesión.

6. Sírvase presentar a la comisión sexta de la cámara de representantes, la composición del parque automotor en Colombia discriminándolo por el tipo de vehículos.

En el archivo Excel que se adjunta, el cuadro 4 contiene la información del Parque Automotor.

7. ¿Cuántos y cuáles son los proveedores de motocicletas para vender este tipo de vehículos en Colombia? ¿Cuáles son los requisitos para ser proveedor de motocicletas?

De acuerdo a la información reportada por RUNT, actualmente existen 119 proveedores de motocicletas en Colombia cuyos nombres se adjuntan al presente cuestionario.

En cuanto a requisitos para ser proveedor de motocicletas, es preciso aclarar que el Ministerio de Transporte no reglamenta los requisitos para ser proveedor. El encargado es el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

8. En términos absolutos y relativos (porcentajes)? Cuantas personas se movilizan en los diferentes tipos de vehículos con lo que cuenta el parque automotor en Colombia? Prestar especial atención a las motocicletas?

En referencia con los porcentajes de personas movilizadas en los diferentes tipos de vehículos que conforman el parque automotor nacional, se cuenta con información disponible de estadísticas del órgano oficial del Estado (DANE) para consulta en el enlace: www.dane.gov.co/index.php/servicios/encuesta-de-transporte-urbano-etup, que cuenta con información estadística relacionada con el transporte público de pasajeros en 23 ciudades capitales del país, en donde se analizó el transporte público municipal, sin incluir el servicio de taxi; igualmente esta encuesta consolida información por tipo de vehículo y nivel de servicio del parque automotor; los viajes recorridos, kilómetros recorridos, pasajeros movilizadas y tarifa diaria vigente. Finalmente, se aclarara que no se dispone de porcentajes de ocupación de transporte particular, en donde se incluya el porcentaje de movilización de pasajeros en motocicletas.

9. ¿Cuál es el impacto en términos de movilidad y prestación del servicio de transporte de los servicios informales conocidos como "mototaxismo" y "bicitaxismo". ¿Cuántas personas utilizan diariamente este transporte?

Para dar respuesta a esta pregunta se dará un enfoque que indica primero la afectación que estos fenómenos generan sobre los sistemas de transporte urbano, por ser a esta modalidad la más afectada; posteriormente se puntualizarán algunas características de cada servicio en particular y finalmente se relacionan algunas cifras tomadas del informe de calidad de vida de la Red de Ciudades "Como vamos" 2011-2013.

a. Sistemas de transporte Urbano y servicio individual.

La Política Nacional de Transporte Urbano, sustentada en la Ley 86 de 1989 y la Ley 310 de 1996, y formulada mediante los documentos CONPES 3167 del 23 de mayo de 2002, 3260 de diciembre 15 de

2003 y 3368 del 1° de agosto de 2005, define la participación de la Nación en los proyectos de transporte público urbano a nivel nacional, a través de la cofinanciación de algunos componentes de estos sistemas.

La implementación de los sistemas de transporte urbano, han tenido en estos dos factores externos una afectación alta que ha impedido que se alcancen las demandas previstas en los modelos operaciones y los ingresos estimados en los modelos financieros.

El servicio de transporte individual de pasajeros no ha sido ajeno a la afectación que estos dos fenómenos ha generado, pues luego del servicio urbano esta modalidad es la que ha tenido más consecuencias al punto que se constituye en la causa o justificación de algunos taxis para migrar a otras modalidades en forma ilegal, como hacer colectivo.

Actualmente las ciudades del país han crecido por encima de las tasas estimadas, producto del desplazamiento y búsqueda de la población de nuevas oportunidades en las ciudades. Hoy se observa el empleo motocarros y triciclos tanto motorizados como no motorizados para transportar pasajeros, que están sirviendo a una población que no está siendo atendida por el transporte público de las ciudades, dadas las condiciones físicas de las vías (falta o deficiente infraestructura vial), bajas frecuencias, congestión vehicular y al crecimiento no formalizado y desordenado de algunas ciudades que no cuentan con infraestructura de servicios.

El reto de las ciudades colombianas es reducir la tendencia a la utilización ineficiente del automóvil particular, así como el uso de modos de transporte ilegales, promoviendo que la movilidad de las personas se fundamente en la utilización de los vehículos de transporte público, y en los vehículos y modos de transporte no motorizados.

En consecuencia, corresponde a las Autoridades de Transporte promover que los sistemas de transporte público de pasajeros de las principales ciudades del país conserven su demanda y atraigan nuevos usuarios, mediante el diseño y ejecución de medidas que prioricen el transporte público y mejoren su calidad.

b. Triciclos no motorizados "Bicitaxis":

Un fenómeno que tienen en común las ciudades del país y que viene en continuo crecimiento, es el empleo de triciclos tanto motorizados como no motorizados para transportar pasajeros y no obstante reconocer que una alternativa de transporte que estamos incentivando es el uso de la bicicleta, no se puede confundir con el uso de ella para prestar servicio de transporte.

No obstante lo anterior es necesario analizar el tema a la luz de la Sentencia T-442/13, la Corte Constitucional exhortó al Ministerio de Transporte "(...) para que dentro del ámbito de sus competencias, promueva la implementación de medidas que en forma definitiva establezcan la forma y condiciones en que puedan o no operar los llamados "bicitaxis", teniendo en cuenta los parámetros señalados en la sentencia C-981/10", la cual concluye con "la Corte declarará la exequibilidad del numeral 12 del literal A del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, adicionado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, bajo el entendido de que la sanción allí prevista solo será aplicable previa reglamentación por las autoridades territoriales competentes, en la que se señalan las condiciones de tiempo, de modo y de lugar en las que se aplicaría la restricción allí consagrada", lo que requiere que se realicen los respectivos estudios para determinar si se incluye como modo de transporte.

En diversos estudios realizados en municipios y ciudades pequeñas¹, se han identificado dinámicas de movilidad que obedecen a patrones y motivaciones diferentes a las que se presentan en ciudades de mayor tamaño.

En este sentido, esta situación tal como ya se ha señalado llevó al Ministerio de Transporte a adelantar un proceso para contratar una consultoría que analice este fenómeno, el impacto que está produciendo en los sistemas y para que evalúe la posibilidad de regularlos como un servicio complementario de los SITM y SETP mediante esta micro- alimentación ajustada a las dinámicas propias de las ciudades, o bien la posibilidad de prestar el servicio de transporte público desde el origen hasta el destino en estos vehículos.

Mototaxismo:

Las motocicletas usadas como un medio para prestar servicio de transporte de pasajeros es el fenómeno que genera el mayor problema para la movilidad y en especial en materia de accidentalidad; aunque son consideradas como uno de los vehículos más costo-eficientes en términos de economía de transporte, dado su bajo consumo de combustible en relación con otros vehículos y el costo de su adquisición y mantenimiento, que supone un gasto que resulta inferior comparado con cualquiera de los demás medios de transporte motorizado, por el hecho de que pueden alcanzar altas velocidades y permiten maniobras de desplazamiento rápido, y que no ofrecen ninguna protección al motociclista, son **consideradas como el medio de transporte más riesgoso.**

La mayor afectación que producen en la movilidad está asociada con el incumplimiento a las normas de tránsito y por tanto a la ocurrencia de accidentes de tránsito, es indiscutible que en Colombia los motociclistas, tanto conductores como pasajeros, se han convertido en el grupo más vulnerable o principalmente afectado dentro de los actores de la vía, con una participación del 44,28% en la mortalidad total de acuerdo con el documento Forensis 2013 elaborado por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses. Se considera que el grupo que infringe con más frecuencia y destaca por tener más accidentes es el de distribución, sobre todo de alimentación, la mayoría de ellos trabajando "a destajo".

Investigaciones recientes e informes del INMLCF establecen que cerca del 50% de las víctimas fatales en condición de conductor de una moto, llevaban menos de dos años de haber adquirido su licencia, por lo que será muy importante poder determinar cuál realmente ha sido el nivel y profundidad en la formación de los nuevos usuarios de este vehículo, adquiridos en un centro de formación para conductores CEA, la experiencia, conocimientos técnicos y habilidades de los profesores de los CEA para conducir motocicletas, las características existentes en las escuelas que enseñan bien, los requisitos técnicos, los currículos, las intensidades horarias, los escenarios de práctica, los esquemas de evaluación, etc. Es decir, cómo asegurar la correcta formación de conductores a través de un control riguroso de los CEA, como punto de partida.

De acuerdo con el documento, Estudio socioeconómico y análisis del perfil ocupacional de los mototaxistas, realizado en la ciudad de Valledupar por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), "... el incremento en el número de motocicletas demuestra que el servicio de transporte público no ha respondido a las exigencias de los usuarios.

En la costa Caribe, por ejemplo, las deficiencias en el transporte público actual, en aspectos relacionados con el número de rutas, el estado de los vehículos, el tiempo de recorrido, frecuencia, inclusive el trato poco cordial de algunos conductores, ha motivado a los usuarios en la elección del Mototaxi como un medio de fácil acceso y de relativo bajo costo, cuya presencia se ha extendido en diferentes ciudades del país", sumado a la falta o deficiente estado de la infraestructura vial, las condiciones topográficas que limitan el acceso y las mismas condiciones de seguridad de algunos sectores de nuestras ciudades que no

¹ Estructuraciones técnicas, tecnológicas, legales y financieras de Sincelejo, Valledupar y Pasto entre otras, así como los diseños conceptuales que sirvieron de soporte a los documentos CONPES que dieron origen a los convenios de cofinanciación

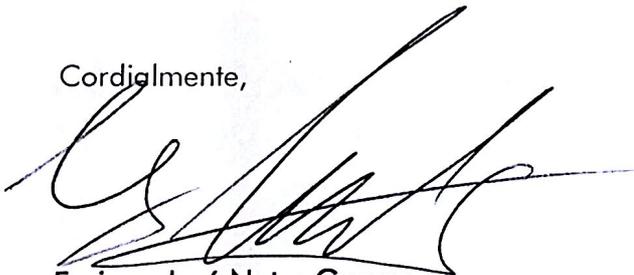
permiten el ingreso del transporte público, aumento de la capacidad financiera de las personas, aumento de las tasas de motorización especialmente motos y la falta de capacidad técnica, operativa y financiera de las autoridades de tránsito y transporte ha generado que este fenómeno siga creciendo, y causando efectos en la seguridad vial del país y efectos operativos y financieros en las empresas de transporte público.

Así mismo en el estudio, se afirma que, "... la propagación del Mototaxismo como actividad económica permanente ha incrementado los índices de accidentalidad. En cuanto a materia de seguridad, un porcentaje de evasión del 50% ya que los conductores no cuentan con licencia de conducción, SOAT, ni revisión técnico-mecánica. Además, tampoco cuentan con algún tipo de capacitación básica en normas de tránsito, lo que lo convierte en un medio de transporte potencialmente inseguro", lo que nos ha llevado a considerar la toma de acciones en la política de transporte, que incluyan el mejoramiento de la capacidad técnica, operativa y financiera de las autoridades de tránsito y transporte para ejercer control efectivo a la prestación ilegal de transporte, otras frente a la seguridad vial de conductores y usuarios, y otras para la reconversión laboral de conductores.

Ahora bien, sobre las personas que utilizan diariamente este transporte, se ha de indicar que a la fecha no existen datos oficiales, sin embargo, de acuerdo con el informe de calidad de vida de la Red de Ciudades "Como vamos" 2011-2013, la distribución porcentual según el principal modo de transporte que utiliza la población adulta que estudia o trabaja fuera de casa, presenta los siguientes resultados:

	B/quilla	Bogotá	Medellín	C/gena	Cali	B/manga	Ibagué	Manizales	Pereira	Yumbo	V/dupar
No motorizado	8%	16%	17%	11%	12%	18%	17%	20%	19%	25%	19%
Informal	6%			10%	3%	2%	0%	0%	0%	0%	16%
Transporte Privado	22%	19%	24%	30%	38%	40%	35%	34%	37%	30%	42%
Transporte Masivo	6%	32%	24%	49%	33%	15%	0%	0%	16%	2%	0%
Buses y busetas	58%	32%	35%		14%	26%	48%	46%	28%	43%	22%
TOTAL	100%	99%	100%	100%	100%	101%	100%	100%	100%	100%	99%

Cordialmente,



Enrique José Nates Guerra
 Viceministro de Transporte
 Ministerio de Transporte



Proyectó y Revisó: Yazmin Gaitan, David Becerra, Ayda Lucy Ospina, Pamela Fonrodona