CENTRO DE INTEGRACIÓN TECNOLÓGICA S.A.S
NIT: 900401005-2
CR 72 # 27-45
Medellín, 09 de marzo del 2026

Señores
EDUR
Empresa de Desarrollo Urbano y Rural
Carrera 30 # 31-32 Oficina 203
El Carmen de Viboral
gerencia@edurelcarmen.gov.co

Asunto: Justificación técnica solicitud reanudación contrato **No CC-005-2025-CD**.

Respetados señores EDUR,

El Municipio de El Carmen de Viboral, en el marco del contrato No CC-005-2025-CD, actualmente se encuentra adelantando tres productos estratégicos para la gestión de la movilidad municipal:

1. **Estudio técnico de capacidad transportadora** para la modalidad individual (taxis) y colectivo veredal tipo mixto a una (1) ruta.
2. **Actualización del Plan Vial Municipal (componentes 3, 5, 6 y 7 del Plan de Movilidad).**
3. **Armonización del Plan Local de Seguridad Vial (PLSV) con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022–2031.**

Durante la fase inicial del contrato se identificaron algunos aspectos técnicos y normativos que requerían orientación institucional para su adecuada interpretación y aplicación dentro de los estudios objeto de la consultoría. En virtud de lo anterior, el Municipio elevó consulta formal ante el Ministerio de Transporte, con el fin de contar con lineamientos que permitieran garantizar la coherencia metodológica y normativa de los productos en desarrollo.

Recientemente, mediante radicado **No. 20264160286991 del 02 de marzo de 2026**, el Ministerio de Transporte emitió respuesta a las consultas formuladas, precisando el alcance de la normatividad aplicable en materia de transporte público terrestre automotor mixto y transporte individual, así como las competencias de las autoridades territoriales para la determinación de la capacidad transportadora y la adopción de las decisiones correspondientes con base en los estudios técnicos que se realicen.

De igual forma, en relación con el proceso de armonización del **Plan Local de Seguridad Vial (PLSV)**, el Ministerio informó que la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV emitirá el concepto técnico correspondiente y recomendó la realización de una mesa de trabajo para abordar en detalle los aspectos metodológicos asociados a este producto. Sin embargo este concepto por parte de la ANSV ya fue recibido, dado de que la Secretaría de Movilidad del Municipio mantiene una relación institucional activa y permanente con la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV, en su calidad de órgano rector en materia de seguridad vial en Colombia, responsable de orientar, coordinar y articular las políticas públicas sectoriales a nivel nacional y territorial. En este marco, las consultas técnicas formuladas fueron escaladas directamente a dicha entidad, obteniéndose respuestas oportunas que permitieron resolver los interrogantes planteados y dar continuidad a la etapa de formulación del producto correspondiente. Las cuales se relacionan a continuación.

2.1. ¿La armonización del PLSV debe adoptar integralmente las ocho áreas del Sistema Seguro, o el Ministerio permite priorización según condiciones locales?

Respuesta ANSV: *El artículo 14 de le Ley 2251 de 2022, establece que "los Planes Locales de Seguridad Vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y los municipios se armonizarán con base en los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial". dicha armonización contempla las ocho (08) áreas de acción del Sistema Seguro, orientadas a impactar de manera directa la reducción de la siniestralidad vial.*

2.2. ¿Existe formato, estructura mínima o plantilla oficial para la armonización del PLSV exigida por el Ministerio?

Respuesta ANSV: *La guía metodológica define los componentes, el orden y los elementos mínimos que debe contener el PLSV. No obstante, tal como lo indica su denominación, se trata de una guía orientadora, por lo que la estructura final del documento queda a discreción de la entidad territorial, siempre que se garantice el cumplimiento de los lineamientos establecidos, en virtud de los principios constitucionales de autonomía y descentralización administrativa.*

2.3. ¿El horizonte temporal del Plan de Acción del PLSV debe corresponderse necesariamente con el horizonte del PNSV (2022–2031) o puede ajustarse al periodo de gobierno vigente según el Plan de Desarrollo Municipal?

Respuesta ANSV: *Se sugiere que el horizonte temporal del Plan de Acción del PLSV se alinee con el periodo de vigencia del PNSV 2022–2031, con el propósito de asegurar una ejecución sostenida en el tiempo. Esto permite que las estrategias trasciendan las administraciones municipales y aumenten su efectividad en el corto, mediano y largo plazo.*

En caso de que el horizonte deba ser el mismo del PNSV, se presentan inquietudes normativas y operativas:

A. **¿Cómo debe estructurarse el Plan de Acción cuando se desconocen las asignaciones presupuestales, fuentes y responsables institucionales de las administraciones futuras**, considerando que éstas pueden definir prioridades distintas en sus planes de desarrollo?

Respuesta ANSV: *El Plan de Acción debe orientarse a generar compromisos institucionales entre las distintas administraciones. Una vez adoptado el PLSV, las estrategias, programas y proyectos allí definidos deben constituirse en referentes prioritarios para su incorporación en los futuros Planes de Desarrollo Municipal, garantizando así la continuidad de las acciones.*

B. **¿Qué fuentes de financiación deben consignarse en el PLSV si no es posible anticipar la destinación de recursos por secretarías o dependencias en los futuros periodos de gobierno?**

Respuesta ANSV: *Gestión (Entidades del orden Nacional). y cooperación Internacional.*

Se debe realizar una estimación de los recursos requeridos para la implementación de los programas y acciones contemplados en el PLSV. Por ejemplo, si se incluye un programa de sensibilización ciudadana liderado por el organismo de tránsito, se proyectará el costo de dicha acción considerando su periodicidad y los recursos humanos necesarios, como los honorarios del personal involucrado. Este ejercicio deberá realizarse para cada programa. Cabe precisar que el PLSV puede ser actualizado o modificado cada dos (2) años, en caso de que una administración posterior determine la inviabilidad de alguna meta o programa.

C. **¿Qué marco normativo obliga a las administraciones siguientes a incorporar en sus planes de desarrollo líneas, programas o proyectos** que garanticen la implementación de las acciones definidas en el PLSV aprobado por una administración anterior?

Respuesta ANSV: *Para el municipio de El Carmen de Viboral, la obligación de contar con un PLSV se deriva de lo establecido en la Ley 2251 de 2022 y la Resolución 583 de 2023. En este sentido, el cumplimiento de dicha ley implica la priorización de los recursos económicos necesarios para la ejecución del PLSV, garantizando la implementación de las acciones definidas y la continuidad de la política pública de seguridad vial.*

Se anexa la guía metodológica y sus respectivos anexos para mayor claridad y consulta.

En este contexto, y con el fin de garantizar que los productos contractuales incorporen adecuadamente las orientaciones institucionales emitidas por las entidades competentes, la consultoría procederá a **adoptar los lineamientos señalados por el Ministerio de Transporte y las recomendaciones técnicas que se derivaron del proceso de articulación con la ANSV**, ajustando en lo pertinente el desarrollo metodológico de los estudio.

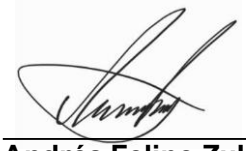
En consideración de lo anterior, respetuosamente solicitamos:

1. **La reanudación del contrato No. CC-005-2025-CD**, con el fin de dar continuidad a las actividades de consultoría.
2. **Una ampliación del plazo contractual por un término de cuarenta y cinco (45) días calendario**, tiempo que se considera técnicamente necesario para incorporar las orientaciones recibidas y culminar de manera adecuada los productos establecidos en el contrato.

La adopción de estos lineamientos permitirá fortalecer la solidez técnica y la seguridad jurídica de los estudios desarrollados, garantizando que los productos finales se encuentren plenamente alineados con la normatividad vigente y con las directrices de las entidades rectoras del sector transporte y seguridad vial.

Agradecemos su atención y quedamos atentos a las instrucciones que se impartan para continuar con la ejecución del contrato.

Atentamente,



Andrés Felipe Zuluaga
Representante Legal
CENTRO DE INTEGRACIÓN TECNOLÓGICA S.A.S
Tel. 318 770 9690

Anexos: Respuesta Ministerio de Transporte.

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20264160286991
02-03-2026

Bogotá D.C.

Doctora
SANDRA PATRICIA MARTINEZ ALZATE
Secretaria de Movilidad, Tránsito y Transporte
ALCALDÍA MUNICIPAL DE EL CARMEN DE VIBORAL
Correo: alcaldia@elcarmendeviboral-antioquia.gov.co
Teléfono: 3045967927
El Carmen de Viboral (Antioquia)

Asunto: Respuesta a Radicado MT No. 20253032157302. Consultas técnicas sobre lineamientos para la formulación de estudios de capacidad transportadora, actualización del plan vial municipal y armonización del plan local de seguridad vial.

Reciba un cordial saludo del Ministerio de Transporte.

En respuesta a su oficio radicado con el número del asunto, en la cual se elevan diversas consultas, a continuación, se brinda respuesta a cada una de ellas:

En primera instancia se advierte que las competencias relativas a establecer las directrices jurídicas para la aplicación de las normas por parte de la entidad en materia de transporte se formaliza, entre otros, a través de conceptos jurídicos, que guardan directa relación con la interpretación general de aquellas expresiones que ofrezcan algún grado de dificultad en su comprensión o aplicación, sin que tales atribuciones comporten, de manera alguna, la definición de casos particulares que se presenten.

En ese sentido, la resolución de los casos particulares corresponderá en todos los asuntos a las autoridades y empresas, en cuanto a sus competencias, y quienes pueden producir declaraciones de voluntad con efectos vinculantes en el mundo del derecho; o a los Jueces de la República, en el caso de controversia; razón por la cual, no es de nuestra competencia intervenir en situaciones o casos internos de las empresas de transporte, sus relaciones con sus clientes y los propietarios de vehículos vinculados o administrados, ni actuar como ente de control, investigación, ni señalar los procedimientos a seguir en caso de que se presenten anomalías al interior de estas.

La Ley 105 de 1993, el Decreto 087 de 2011 y el Decreto 1079 de 2015, establecen al Ministerio de Transporte como entidad cabeza del sector, que se encarga de la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e

Documento firmado digitalmente por el Ministerio de Transporte.
Esta es una copia auténtica de documento electrónico.
Generado el: 2026-03-02
Código de verificación: S3tX-spRFj7-HPkDg-vyB4-t4i2P6
www.mintransporte.gov.co

infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo a nivel nacional y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.

El Servicio público de transporte terrestre automotor mixto[1], es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, a través de un contrato celebrado entre la empresa de transporte y cada una de las personas que utilizan el servicio para su traslado simultáneo con el de sus bienes o carga, en una zona de operación autorizada.

En consideración de lo expuesto de forma enunciativa, y frente a sus inquietudes se manifiesta lo siguiente:

1. CONSULTA SOBRE CAPACIDAD TRANSPORTADORA (Producto 1)

1.1. *¿Cuál es el procedimiento oficial vigente, avalado por el Ministerio, para determinar la capacidad transportadora en zonas rurales dispersas donde el servicio es mixto (pasajeros-carga), considerando que la resolución 1079 no desarrolla integralmente la modalidad "bus-escalera tipo mixto"?*

Respuesta: El artículo 2.2.1.5.3. del Decreto 1079 de 2015, *"Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte",* define el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto, en los siguientes términos:

> ***"Artículo 2.2.1.5.3. Servicio público de transporte terrestre automotor mixto.*** *Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, a través de un contrato celebrado entre la empresa de transporte y cada una de las personas que utilizan el servicio para su traslado simultáneo con el de sus bienes o carga, en una zona de operación autorizada."*
>
> ***Artículo 2.2.1.5.4. Definiciones.*** *Para la interpretación y aplicación del presente Capítulo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones específicas:*

1 Artículo 2.2.1.5.3. Decreto 1079 de 2015

Documento firmado digitalmente por el Ministerio de Transporte.
Esta es una copia auténtica de documento electrónico.
Generado el: 2026-03-02
Código de verificación: S3tX-spRFj7-HPkDg-vyB4-t4i2P6
www.mintransporte.gov.co

Documento firmado digitalmente por el Ministerio de Transporte.
Esta es una copia auténtica de documento electrónico.
Generado el: 2026-03-02
Código de verificación: S3tX-spRFj7-HPkDg-vyB4-t4i2P6
www.mintransporte.gov.co

• Centros de abastecimiento o mercadeo: sitios de acopio de bienes que provienen de diferentes zonas de producción, para ser distribuidos en el sitio establecido por la autoridad competente.
(…)
• Recorrido: es el trayecto comprendido entre centros de abastecimiento y/o mercadeo y las zonas de parqueo, con características propias en cuanto a frecuencias y demás aspectos operativos.

• Zonas de parqueo: sitios fijos establecidos y debidamente demarcados de donde parten y regresan los vehículos mixtos una vez cumplido el recorrido.”.

Así mismo, el Artículo 2.2.1.5.1.2. del Decreto 1079 de 2015, clasifica las zonas de operación, según el perímetro territorial en el siguiente orden:

“Artículo 2.2.1.5.1.2. Clasificación de zonas de operación. *Las zonas de operación según el perímetro territorial se clasifican en:*

Zonas de operación metropolitana, distrital o municipal. Cuando los servicios de transporte mixto se prestan entre las veredas y su cabecera municipal o entre veredas de la misma jurisdicción.

Zonas de Operación Regional. Cuando los servicios de transporte mixto se prestan dentro de una zona geográficamente definida, integrada por varios municipios de una misma región o corredor, para satisfacer las necesidades de movilización hacia la zona de mercado, centro de acopio o abastecimiento ubicado en uno de los municipios, y desde las veredas y cabeceras municipales de los demás municipios que la integran.

Las Zonas de Operación Regional deberán ser definidas por el Ministerio de Transporte de oficio o a solicitud de los alcaldes municipales o gobernadores, según el caso.” SFT

Por su parte, el artículo 2.2.1.5.2.1 del Decreto 1079 de 2015, señala quienes son autoridades de transporte en el servicio público de transporte terrestre automotor mixto, así:

*“**Artículo 2.2.1.5.2.1. Autoridades de transporte**. Son autoridades de transporte competentes las siguientes:*

• En la Jurisdicción Nacional o Intermunicipal: el Ministerio de Transporte.

Documento firmado digitalmente por el Ministerio de Transporte.
Esta es una copia auténtica de documento electrónico.
Generado el: 2026-03-02
Código de verificación: S3tX-spRFj7-HPkDg-vyB4-t4i2P6
www.mintransporte.gov.co

• En la Jurisdicción Distrital y/o Municipal: los alcaldes municipales o distritales o las entidades en las que ellos deleguen tal atribución.
• En la Jurisdicción de una Área Metropolitana constituida de conformidad con la ley: la autoridad única de transporte metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada.

***Parágrafo**. Las autoridades locales no podrán autorizar servicios por fuera del territorio de*
su jurisdicción, so pena de incurrir en causal de mala conducta."

Adicionalmente, el Decreto 1079 establece en su artículo 2.2.1.5.5.7 lo siguiente:

*"...**ARTÍCULO 2.2.1.5.5.7. Determinación de las necesidades y demanda insatisfecha de movilización**. Le corresponde a la autoridad de transporte competente determinar las necesidades y demanda insatisfecha de movilización de oficio o a petición de parte y desarrollar las medidas conducentes a su satisfacción.*

PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte establecerá la metodología para determinar las necesidades y demanda insatisfecha de movilización..."

De acuerdo con lo anterior, se precisa que en el ámbito municipal la autoridad competente en materia de transporte son los alcaldes, o las entidades a las que se les haya delegado dicha atribución.

Aunado a lo anterior, ¿Cuándo la ruta de transporte mixto veredal circula no únicamente por el territorio municipal, sino que para ingresar a veredas apartadas requiere transitar por territorio de otros municipios procede alguna interpretación especial para la autorización de la ruta?

Respuesta: En todo caso y como ya se indicó, el Artículo 2.2.1.5.1.2. del Decreto 1079 de 2015, clasifica las zonas de operación, según el perímetro territorial en el siguiente orden:

***"Artículo 2.2.1.5.1.2. Clasificación de zonas de operación.** Las zonas de operación según el perímetro territorial se clasifican en:*

Zonas de operación metropolitana, distrital o municipal. Cuando los servicios de transporte mixto se prestan entre las veredas y su cabecera municipal o entre veredas de la misma jurisdicción.

Zonas de Operación Regional. Cuando los servicios de transporte mixto se prestan dentro de una zona geográficamente definida, integrada por varios municipios de una misma región o corredor, para satisfacer las necesidades de movilización hacia la zona de mercado, centro de acopio o abastecimiento ubicado en uno de los municipios, y desde las veredas y cabeceras municipales de los demás municipios que la integran.

Las Zonas de Operación Regional deberán ser definidas por el Ministerio de Transporte de oficio o a solicitud de los alcaldes municipales o gobernadores, según el caso." SFT

1.2. *¿Existe algún lineamiento actualizado o concepto emitido por el Ministerio respecto a cálculo de capacidad vehicular para transporte mixto en rutas con baja densidad poblacional?*

Respuesta: No existe ningún lineamiento especial respecto al cálculo de capacidad vehicular para transporte mixto en rutas con baja densidad poblacional. Serán los análisis respaldados por los estudios correspondientes, los que determinen las condiciones de oferta y demanda, en su jurisdicción.

1.3. *Dado que el Municipio presenta un volumen significativo de transporte informal (pirata), incluyendo vehículos particulares que movilizan pasajeros sin habilitación, motocicletas que realizan transporte no autorizado y servicios ofrecidos mediante aplicaciones no habilitadas, ¿existe lineamiento oficial del Ministerio que oriente como incorporar esta oferta ilegal dentro de los modelos de cálculo de capacidad transportadora en individual definidos en el Decreto 1079 de 2015?*

Respuesta: Es importante indicar que el artículo 2.2.1.3.1.1. establece quienes son las autoridades de transporte en el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi.

***"…ARTÍCULO 2.2.1.3.1.1. Autoridades de transporte**. Son autoridades de transporte competentes las siguientes:*

- En la Jurisdicción Nacional: el Ministerio de Transporte.

- En la Jurisdicción Distrital y Municipal: los Alcaldes Municipales y/o distritales o los organismos en quien estos deleguen tal atribución.

Documento firmado digitalmente por el Ministerio de Transporte.
Esta es una copia auténtica de documento electrónico.
Generado el: 2026-03-02
Código de verificación: S3tX-spRFj7-HPkDg-vyB4-t4i2P6
www.mintransporte.gov.co

- En la Jurisdicción del Área Metropolitana constituida de conformidad con la ley: la Autoridad Única de Transporte Metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada.

Las autoridades de transporte no podrán autorizar servicios por fuera del territorio de su jurisdicción, so pena de incurrir en causal de mala conducta…"

De acuerdo con lo anterior, se indica que la autoridad en este caso es el alcalde municipal o los organismos en quien estos deleguen tal atribución, quienes deben adoptar las medidas correspondientes, amparadas en el marco legal. Así mismo se indica que el cálculo de la capacidad transportadora en individual depende de dos escenarios:

a. Cálculo de capacidad global inicial: El estudio para determinar la capacidad global inicial está a cargo de la autoridad de transporte competente. En su elaboración pueden incorporarse diversas metodologías y criterios técnicos que permitan considerar la demanda atendida por el transporte informal. Dicho estudio no requiere aprobación del Ministerio de Transporte, y los alcances técnicos de los análisis realizados son atribución exclusiva de la autoridad de transporte responsable.

b. Estudio de aumento de capacidad transportadora: Cuando en un determinado municipio ya se cuenta con la definición de la capacidad global inicial, se debe llevar a cabo la ejecución de un estudio de incremento de capacidad transportadora. Este estudio debe seguir la siguiente metodología la cual está indicada en el artículo 2.2.1.3.7.3 del Decreto 1079 de 2015 y debe contar con la revisión y aprobación del Ministerio de Transporte.

> *"…**ARTÍCULO 2.2.1.3.7.3. Procedimiento para la determinación de las necesidades de equipo.** El estudio técnico se elaborará teniendo en cuenta el porcentaje óptimo de utilización productivo por vehículo, con fundamento en los siguientes parámetros:*
>
> *1. Características de la oferta. Con el fin de determinar la oferta existente de taxis, la autoridad de transporte competente deberá contar con un inventario detallado, completo y actualizado de las empresas y del parque automotor que presta esta clase de servicio en el respectivo distrito o municipio.*

Documento firmado digitalmente por el Ministerio de Transporte.
Esta es una copia auténtica de documento electrónico.
Generado el: 2026-03-02
Código de verificación: S3tX-spRFj7-HPkDg-vyB4-t4i2P6
www.mintransporte.gov.co

Documento firmado digitalmente por el Ministerio de Transporte.
Esta es una copia auténtica de documento electrónico.
Generado el: 2026-03-02
Código de verificación: S3tX-spRFj7-HPkDg-vyB4-t4i2P6
www.mintransporte.gov.co

2. Determinación de las necesidades de equipo. Para determinar las necesidades de los equipos, la autoridad de transporte competente deberá llevar a cabo las siguientes actividades:

A) Recolección de información por métodos de encuestas:

1. A conductores, mediante la selección de los vehículos objeto de estudio de acuerdo con el tamaño muestral. La toma de información deberá realizarse y distribuirse proporcionalmente dentro de los siete (7) días de la semana, para cubrir el ciento por ciento (100%) de la muestra.

2. A usuarios, dirigida a quienes hagan uso de los vehículos seleccionados en las encuestas a conductores y deberá realizarse en los mismos términos y condiciones anteriores.

El tamaño de la muestra deberá ser representativo frente a la totalidad del parque automotor que ofrece este servicio.

B) Procedimiento y determinación de las necesidades de equipo:

Realizada la recolección de información en las condiciones anotadas, se procesará y analizará el comportamiento que presenta la utilización del servicio público individual de pasajeros.

El comportamiento se cuantificará a través de los siguientes índices:

1. Kilómetros recorridos en promedio día por vehículo.

2. Kilómetros productivos recorridos en promedio día por vehículo, definido como los kilómetros recorridos efectivos transportando pasajeros.

3. Porcentaje de utilización productivo por vehículo, definido como la relación entre los kilómetros productivos recorridos en promedio día por vehículo y los kilómetros recorridos en promedio día por vehículo.

La determinación de las necesidades de equipos es el resultado de comparar el porcentaje de utilización productivo por vehículo que determine el estudio, con el porcentaje óptimo de ochenta por ciento (80%).

Documento firmado digitalmente por el Ministerio de Transporte.
Esta es una copia auténtica de documento electrónico.
Generado el: 2026-03-02
Código de verificación: S3tX-spRFj7-HPkDg-vyB4-t4i2P6
www.mintransporte.gov.co

Si el porcentaje de utilización productivo por vehículo que arroja el estudio es menor del ochenta por ciento (80%) existe una sobreoferta, lo cual implica la suspensión del ingreso por incremento de nuevos vehículos. En caso contrario, podrá incrementarse la oferta de vehículos en el número de unidades que nivele el porcentaje citado.

PARÁGRAFO 1. *En las áreas metropolitanas el estudio anterior, deberá realizarse de manera conjunta, por todas las autoridades de transporte competentes de los municipios que la conforman.*

PARÁGRAFO 2. *Cuando en un Municipio no exista Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, la autoridad de transporte competente deberá realizar un estudio técnico que determine la existencia de la demanda de este servicio en la respectiva jurisdicción.*

(Decreto 172 de 2001, artículo 37, modificado por el Decreto 198 de 2013, artículo 2).

PARÁGRAFO 3. *La determinación del incremento de la capacidad transportadora global en la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, que adopten las autoridades locales en virtud del estudio técnico al que se refiere el presente artículo, deberá contar con la revisión y aprobación del Ministerio de Transporte. El aumento de la capacidad global atenderá los criterios del presente Capítulo.*

1.4. *¿Debe el estudio técnico asumir que la demanda actualmente atendida por servicios ilegales debe considerarse como demanda insatisfecha? La definición de este punto altera directamente el cálculo déficit/exceso de cupos para taxis y bus-escalera mixto.*

Respuesta: Respecto al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi se brindó respuesta en el anterior numeral. Respecto al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto se brindó respuesta en los numerales anteriores 1.1 a 1.3.

1.5. *En caso de que el Ministerio considere que el transporte ilegal si modifica la demanda ¿Cuál es la forma correcta de cuantificar dicha*

incidencia? ¿conteos directos? ¿Encuestas? ¿Estimación por factores de corrección?

Respuesta: Respecto al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi se brindó respuesta en el numeral 1.4. Respecto al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto se brindó respuesta en los numerales anteriores 1.1 a 1.3.

2. CONSULTA SOBRE LA ARMONIZACIÓN DEL PLSV (Producto 3)

Respuesta: En relación con la consulta realizada sobre la armonización del Plan Local de Seguridad Vial, se informa que se remite copia del presente comunicado a la Agencia Nacional de Seguridad Vial. En el marco de sus competencias, dicha entidad será la encargada de emitir una respuesta de fondo a su solicitud, la cual será enviada directamente al peticionario.

Con el propósito de dar una respuesta precisa a la solicitud, se recomienda realizar una mesa de trabajo que permita conocer en detalle el tema y formular las recomendaciones correspondientes. Esta mesa de trabajo puede coordinarse con el ingeniero Oscar Giovanni Melo Moreno, coordinador del Grupo de Transporte Terrestre, a través del correo electrónico: gmelo@mintransporte.gov.co.

En ese sentido, damos respuesta a su solicitud y reiteramos que este Ministerio permanece atento a cualquier inquietud o información adicional que considere pertinente plantear.

Cordialmente,

DANIEL EDUARDO ALVAREZ CASTILLO
Subdirector de Transporte

Copia: Agencia Nacional de Seguridad Vial, atencionalciudadano@ansv.gov.co
Anexos: Radicado 20253032157302

Elaboró: Ing. Yonny Daniel Duitama Iguera
Revisó: Ing. Oscar Giovanni Melo Moreno

Documento firmado digitalmente por el Ministerio de Transporte.
Esta es una copia auténtica de documento electrónico.
Generado el: 2026-03-02
Código de verificación: S3tX-spRFj7-HPkDg-vyB4-t4i2P6
www.mintransporte.gov.co