



**CONFEORG**

---

Bogotá D.C., abril 08 de 2022

Doctora

**ÁNGELA MARÍA OROZCO**

Ministra de Transporte

Ministerio de Transporte

Calle 24 # 60-50, Piso 9

Centro Comercial Gran Estación II

Ciudad

Doctor

**CAMILO PABÓN ALMANZA**

Viceministro de Transporte

Ministerio de Transporte

Doctor

**LUIS LOTA**

Director General

Agencia Nacional de Seguridad Vial

Calle 24 # 60-50, Piso 10

Centro Comercial Gran Estación II

Respetada señora Ministra:

Agradecemos la invitación realizada, en el marco de la socialización del proyecto de resolución “*Por la cual se reglamentan los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación-CALE y se dictan otras disposiciones*”, que deja sin efecto las normas expedidas con anterioridad en relación con ese Organismo de Apoyo a las Autoridades de Tránsito y la realización de los exámenes teórico y práctico como requisito para la obtención o recategorización de una licencia de conducción.

A continuación, exponemos las observaciones que desde la Confederación Nacional de Organismos de Apoyo al Tránsito consideramos pertinente formular, así como algunas propuestas modificatorias.

Al respecto y antes de entrar a comentar en detalle sobre las observaciones formuladas al contenido del proyecto acto administrativo, solicitamos de manera muy respetuosa que este se revise en su integridad, así como la totalidad de observaciones que llegaren a ser formuladas, por cuanto nuestros afiliados han manifestado clara preocupación respecto del escaso lapso abierto para socializar y hacer ajustes a la



**CONFEORG**

propuesta de reglamentación; especialmente si se considera el tiempo que resta de la presente administración.

En tal sentido, por cuenta de la importancia estratégica que reviste la implementación de los exámenes teóricos y prácticos para la seguridad vial, se genera una indiscutible necesidad de revisar y proponer nuevos y mejores ajustes al proyecto, en aras de lograr la efectividad de las medidas que finalmente se adopten.

Asimismo, resaltamos que las medidas que se diseñen en atrás de mejorar la seguridad vial en Colombia, no deben ser vistas como el desarrollo de un esquema de mercado, sino como una herramienta de Estado para lograr la disminución del número de víctimas fatales y no fatales en siniestros de tránsito. En tal sentido, más allá de procurar la creación de un nuevo y “libre mercado” para la aplicación de los exámenes, se requieren medidas para elevar la calidad del servicio prestado por los Centros de Enseñanza y de garantizar la plena idoneidad de los nuevos conductores en el país.

## **I. OBSERVACIONES DE CARÁCTER GENERAL**

1. Una vez realizada la comparación del proyecto de resolución y la Resolución No. 1349 de 2017, encontramos que el proyecto de resolución que nos ocupa trae cambios sustanciales y de fondo, tales como:
  - 1.1. Se eliminan los requisitos administrativos, contemplados con anterioridad, que debían cumplir los interesados en obtener el registro como CALE, permitiendo, con dicho cambio, que los propietarios de Centros de Enseñanza Automovilística puedan ofrecer también el servicio de evaluación teórica y práctica a los aspirantes.

Siempre se entendió que debía existir una inhabilidad o prohibición para que los propietarios de Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) constituyeran CALE, máxime si se tiene en cuenta que el examen teórico práctico tiene como fin no solo evaluar a quien aspira obtener una licencia de conducción, o recategorizarla, sino también evaluar la capacitación en conducción brindada por los CEA.

Así lo prevé todavía el proyecto de resolución en estudio, en cuyo artículo 21 dispone que “El examen teórico para la obtención y recategorización de la licencia de conducción tiene por objeto (...) evaluar la formación obtenida en los Centros de Enseñanza Automovilística” y el 34, relacionado con la publicidad de los procesos de calidad en la formación, que señala que la Agencia Nacional de Seguridad Vial publicará cada año “(...) el promedio de



calificación por Centros de Enseñanza Automovilística en los casos de expedición y recategorización de la licencia de conducción.”

Ahora bien, si la entidad persiste en no imponer esta prohibición, lo mínimo que si se debería establecer en la resolución es que los alumnos que adquieran un certificado de aptitud en conducción expedido por parte de un CEA determinado, no puedan ser evaluados en un CALE que sea de propiedad o en el que tengan cualquier tipo de participación societaria los propietarios o socios de ese mismo CEA.

En tal sentido, el permitirse que los Centros de Enseñanza Automovilística puedan realizar inversiones para obtener el registro como CALE, se pone en riesgo la **imparcialidad, independencia y equidad**, necesarias para un correcto desarrollo de las evaluaciones por parte de los usuarios.

- 1.2. El proyecto elimina el requisito de áreas mínimas para los CALE y en cambio se refiere a las áreas requeridas en metros (para la realización de los recorridos en la prueba de destreza individual) y metros cuadrados (por cubículo individual para la presentación del examen teórico).

Encontramos inconveniente que no se defina un área mínima para el funcionamiento de los CALE, especialmente en lo relacionado con el espacio para la realización de las pruebas de destreza individual en circuito cerrado. La libertad para constituir un CALE de diferente clase por cualquier interesado, de acuerdo con lo previsto en el acto administrativo, sumado a la no especificación de un área mínima para su operación, puede derivar en el riesgo de una proliferación descontrolada de estos Organismos de Apoyo, en diferentes sitios, con dimensiones de infraestructura mínimas y por supuesto con condiciones mínimas constitución, infraestructura, calidad y equipos, que serán eliminadas si se expide la Resolución de la forma como se proyecta.

2. El proyecto de resolución permite la constitución de CALE dedicados exclusivamente a la realización de pruebas teóricas y prácticas para aspirantes a conducir motocicletas; situación que vemos inconveniente, por lo siguiente:

- 2.1. Ello incentivará la rápida aparición de CALE dedicados a la evaluación exclusiva de aspirantes a conducir ese tipo de vehículos, comoquiera que representan más del 50% de las nuevas licencias de conducción que se expiden en el país. En ese sentido, las personas naturales o jurídicas interesadas en prestar dicho servicio considerarán rentable la demanda de los exámenes para conducir motocicleta, lo que puede dar lugar a una



**CONFEORG**

---

afectación grave del modelo de atención de la demanda que se debe garantizar para se puedan aplicar exámenes para la obtención de licencias de conducción de todas las categorías en el territorio nacional.

Este es un riesgo plausible, si se considera también que la inversión requerida para adecuar la infraestructura de esta clase de CALE es menor, lo que la hace más atractiva. Si no se adopta un correctivo en tal sentido, se puede anticipar un escenario de exceso de oferta para la realización de exámenes para conducir motocicleta y de exceso de demanda para exámenes de aspirantes a conducir vehículos más grandes. Especial consideración debe tenerse en relación con que las tarifas de los servicios que prestan los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito están determinadas actualmente, no en función de la dinámica del mercado, sino que son establecidos por el Ministerio de Transporte vía Resolución.

En consecuencia de lo anterior, se puede prever un menor número de solicitudes de interesados en el registro de CALE Clase I con capacidad para la evaluación de aspirantes a obtener una licencia de conducción de categorías B1 y C1. Más difícil será ver la creación de CALE de Clase II y III. Una repercusión de esto puede reflejarse en el registro de CALE tipo III (para realizar exámenes en todas las categorías) en muy pocos departamentos del país, lo que afectaría a los aspirantes a obtener o recategorizar su licencia de conducción, quienes se verían forzados a hacer largos desplazamientos entre departamentos, incrementando los costos que deben asumir para obtener una licencia de conducción.

Desde esa perspectiva, no consideramos positivo el que se permita la creación de CALE para realizar exámenes de diferentes categorías de licencia. En su lugar, solicitamos de forma principal, que la norma debería exigir que todo CALE registrado en el RUNT permita evaluar en lo teórico y práctico a los interesados en acceder a licencias de todas las categorías.

De no ser así, se estarían descuidando aspectos que son de imprescindible atención, como el de la demanda de servicios de acuerdo con las necesidades de las distintas regiones del país, que varían, conllevando esto a un escenario de demanda y oferta imperfecta, incumpliendo la voluntad del legislador y la obligación del Estado de garantizar la prestación efectiva del servicio.

Ahora bien, de no ser atendida esta observación, como solicitud subsidiaria de la anterior, considerando que el nuevo esquema de registro de CALE en



**CONFEORG**

el RUNT, estaría creando un conjunto de exigencias antes no previstas, generando un impacto directo en la estructura de costos de operación de esos Organismos de Apoyo y afectando en consecuencia las tarifas por la aplicación de los exámenes; sugerimos respetuosamente que en los estudios que se adelanten para determinar dichos valores por la prestación del servicio, se tenga en consideración el modelo de CALE según la clasificación que plantea el acto administrativo.

En otras palabras, debería determinarse la variación de los rangos de tarifas a cobrar al usuario, cuando los exámenes teóricos y prácticos se realicen en CALE que pueden evaluar a los aspirantes a obtener o recategorizar licencias de conducción de todas las categorías y cuando se realizan en CALE que sólo están registrados para evaluar sobre algunas categorías.

3. Para asegurar la continuidad en la prestación del servicio de realización de los exámenes teórico-prácticos, elemento insustituible en la política pública de seguridad vial del país, se requiere que a las personas naturales o jurídicas de naturaleza pública o privada, interesadas en obtener el registro de un CALE, les sean exigidos algunos **indicadores mínimos de liquidez y patrimonio**, así como algunas mínimas condiciones de personal y equipos, al menos suficientes para garantizar la prestación del servicio.

No hacerlo, implicaría poner en riesgo la continuidad de un servicio cuya prestación debe ser garantizada por el Estado. Esta observación encuentra sustento en el hecho que la inversión deberá realizarse en su totalidad antes de comenzar a prestarse el servicio y el retorno, contrario sensu, es lento.

4. Considerando que la Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá administrar una plataforma tecnológica con una serie de funcionalidades específicas, solicitamos que se haga claridad en la resolución, en el sentido que **únicamente** después de que la Agencia cuente con el desarrollo de dicha plataforma y esté determinado claramente las reglas de conectividad e interacción con dicha plataforma y con la del RUNT, se puedan radicar solicitudes de registro de los CALE.

Esto con el ánimo de evitar situaciones como las que se presentaron hace dos décadas, después de la creación de los demás Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, para los cuales se realizaron cuantiosas inversiones, antes del desarrollo tecnológico en el RUNT, lo que causó graves inconvenientes, en el momento de entrada en operación de las funcionalidades y validaciones del RUNT y grandes dificultades durante el periodo de transición.



**CONFEORG**

---

De igual modo, consideramos necesario advertir de manera respetuosa que de ser posible la solicitud y aprobación del registro, sin que las plataformas del RUNT y de la Agencia estén listas, se generarán graves riesgos, sobre todo para la integridad de la evaluación. Así mismo consideramos que los sistemas que tenga que desarrollar la Superintendencia también deben estar listos a la entrada en operación de los exámenes y que entre otros aspectos le debe corresponder la verificación del recaudo en la forma como determine la entidad competente. Sobre los aspectos descritos en este numeral, ponemos de presente que la falta de sinergia entre las entidades responsables, podrá causar numerosos inconvenientes a los usuarios de los servicios, como ya ocurrió en las anteriores implementaciones.

5. Otra observación importante está relacionada con la necesidad de que en la resolución se indique explícitamente cuáles son los mecanismos de seguimiento, inspección y vigilancia a los que se someterán las entidades públicas o privadas que registren CALE ante el RUNT<sup>1</sup> para prestar el servicio de aplicación de los exámenes teóricos y prácticos para conducir vehículos.
6. En atención a que de conformidad con lo propuesto en el artículo 2 del borrador de resolución, se pueden constituir y registrar como CALE entidades públicas o privadas, sugerimos que la resolución desarrolle un capítulo que contenga los requisitos y situaciones jurídicas que deben cumplir y prever las entidades públicas que se encuentren interesadas en registrarse como CALE, lo cual crea seguridad jurídica evitando posteriores reclamaciones de uno u otro sector y genera una sana competencia.

Elevamos esta solicitud con la mayor objetividad y con conocimiento de causa, comoquiera que en la actualidad, en muchas ciudades de Colombia, donde los Organismos de Tránsito prestan servicios como Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito (al haberse registrado como Centros de Diagnóstico Automotor y Centros Integrales de Atención), se han presentado y siguen presentándose conflictos complejos ante el comportamiento de algunas autoridades de tránsito que presionan a los ciudadanos para que accedan a esos servicios directamente en su sede.

7. Sin perjuicio de las observaciones y consideraciones planteadas en la observación cinco (5) en relación con los mecanismos de seguimiento, inspección y vigilancia para los CALE, necesarios para la vigilancia

---

<sup>1</sup> Mecanismo que hace las veces de habilitación de conformidad con el Decreto Ley 2106 de 2019, reglamentado 20203040011355.



**CONFEORG**

---

administrativa, nos permitimos expresar que desde el punto de vista técnico y para garantizar la pertinencia de la evaluación y las características de calidad del servicio, es absolutamente necesario que se establezca que los CALE deben obtener acreditación bajo el modelo internacional ISO 17024 en línea con las disposiciones del Subsistema Nacional de Calidad regido por el Decreto 1595 de 2015.

Al igual que los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) y los Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC), los CALE son Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito que tienen la característica técnica de ser Organismos Evaluadores de la Conformidad (OEC) y, como tales, deben obtener acreditación por parte del Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC).

Cabe mencionar que la acreditación de los CALE estaba contemplada en la reglamentación inicial planteada para los mismos en el año 2017 y resulta ahora, hasta cierto punto, inexplicable que se esté planteando un enfoque diferente en contravía del que corresponde en estricto sentido técnico. Antes se establecía que los CALE serían acreditados por el ONAC y en el proyecto actual de resolución se está planteando que deberán obtener un certificado de inspección que sería expedido por un organismo de inspección que este acreditado por ONAC para prestar ese servicio.

Este es un cambio que no es pertinente por las razones técnica ya mencionadas y adicionalmente porque en la práctica significará menos barreras de entrada para los interesados en establecer los CALE dado que en lugar de que todos tengan que someterse a un único acreditador podrán acudir a varios oferentes del servicio de inspección, sin garantía de que haya unidad de criterio en la evaluación del cumplimiento de los requisitos técnicos habilitantes para la constitución de los CALE. Se podría estar presentando una situación similar a la que se dio cuando surgieron los CDA, en la que al comienzo cuando estaban operando apenas unos 100 CDA existían ya como 5 o 6 certificadores ofreciendo la certificación con una alta dispersión en cuanto a la idoneidad de la misma.

La propuesta concreta es mantener los requisitos establecidos en la reglamentación expedida en 2017. Esto es, que los CALE deben ser Acreditados bajo la norma ISO 17024, modelo internacional aplicable a los organismos que llevan a cabo la certificación de la competencia de las personas para el desempeño de una actividad, mediante la aplicación de una evaluación que tiene, como en este caso, dos partes indispensables: una evaluación teórica y



**CONFEORG**

una evaluación práctica. El resultado de la actividad de los CALE es la Certificación de las personas como conductores, esto es, de su competencia para conducir un determinado tipo de vehículo automotor.

Desde luego debe mantenerse también el requisito de la certificación bajo la norma ISO 27001 para que los CALE obtengan la certificación de su Sistema de Gestión de Seguridad de la Información, dada las características del servicio que estará prestando y su interacción permanente con las plataformas tecnológicas de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la que soporta el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

8. Respecto del artículo 17, donde se señala que: ***“A partir del día siguiente del registro de un Centro de Apoyo Logístico de Evaluación -CALE dentro de la jurisdicción de un determinado Departamento, será exigible el certificado de aprobación del examen teórico y práctico para el trámite de la expedición y recategorización de licencias de conducción ante los organismos de tránsito municipales, distritales y departamentales de dicho Departamento”*** (negrilla propia)

Consideramos importante que este artículo sea modificado, señalando que un CALE deben ofrecer el servicio de aplicación de los exámenes para conducir vehículos de todas las categorías y generar algún tipo de incentivos especiales para procurar la aplicación de los exámenes en las regiones apartadas del país, así como la determinación de las capacidades máximas y mínimas recomendadas, conforme a los estudios con los que cuentan la Agencia o el Ministerio.

9. Respecto del artículo 21, referente al examen teórico, consideramos que, con el fin que los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación “CALE”, contribuyan de manera positiva con la seguridad vial, en términos generales, evaluando al aspirante tanto teórica como prácticamente, se hace necesario que los Centros de Enseñanza Automovilística se responsabilicen sobre los saberes inculcados a cada aprendiz (teórico y práctico), pues si bien es cierto lo dice este proyecto de Resolución, que sí el aspirante pierde dichas pruebas tendrá diez días para volverlo a presentar sin costo alguno, los Centros de Enseñanza Automovilista que brindaron la capacitación y **emitieron un certificado, indicando que el aspirante ya tenía los conocimientos y destrezas**, debería además proceder a realizar el refuerzo necesario para la aplicación del examen supletorio gratuito.

En tal sentido, debe quedar absolutamente claro para los usuarios, a través de mensaje o norma explícita emitida por el Ministerio de Transporte, que los



**CONFEOG**

Centros de enseñanza **no están obligados** a emitir certificaciones a todos sus matriculados, ello aumentará la exigencia en los Centros de Enseñanza.

10. Consideramos que la reglamentación debe buscar evitar la profundización de un problema presente en el sector en la actualidad, puesto que se presenta una malsana competencia desleal entre prestadores de servicios de diferentes tipos de OAAT.

Por ejemplo, algunos CEA son propietarios o socios directos o indirectos de Centros de Reconocimiento de Conductores – CRC, por lo que ofrecen servicios de forma simultánea, haciéndole creer al usuario que debe tomar todos los servicios con el CEA o viceversa, ello ha contribuido a una afectación al derecho que tiene todo consumidor de escoger libremente el CRC o CEA. En tal sentido ponemos de presente al Ministerio que la reglamentación propuesta para los CALE en el proyecto de resolución afianzará las malas prácticas en el sector si no se tiene en cuenta esta realidad vigente en la dinámica de la prestación de servicios de los Organismos de Apoyo a las Autoridades de tránsito.

Por lo anterior, proponemos que para corregir esta situación y evitar afectaciones a los usuarios, la reglamentación se ocupe de establecer un sistema de agendamiento a través del reparto o distribución de la demanda (similar al que se emplea en el sistema judicial o notarial), teniendo en cuenta aspectos como, cercanía al lugar de residencia o de trabajo; garantizando con ello los derechos que tienen los consumidores respecto del servicio al que van a acceder, en el que pueden ofrecérsele varias alternativas al usuario y con ello se estaría evitando la creación de alianzas indeseadas y no previstas en la reglamentación, las cuales muchas veces terminan yendo en detrimento de la calidad y legalidad en la prestación de los servicios.

11. En línea con algunas de las observaciones planteadas con anterioridad y resaltando que las facultades reglamentarias frente a los exámenes teóricos prácticos, otorgadas a la Agencia y/o al Ministerio, no están sujetas a un modelo especial de autorización o contratación, sugerimos respetuosamente que si el Ministerio de Transporte se mantiene en la posición de permitir que la función de tránsito de realizar los exámenes teóricos y prácticos sea realizada por particulares; el instrumento jurídico o mecanismo que los autorice para ese propósito **no sea el de su registro ante el RUNT** como lo propone el proyecto de acto administrativo, sino el de un proceso de selección objetivo, de conformidad con las disposiciones normativas de la contratación estatal, que le permita al Estado garantizar la provisión del servicio por parte de terceros que aseguren



**CONFEORG**

la continuidad del servicio; que adquieran pólizas de seriedad, garantía de cumplimiento y, sobre todo, la realización rigurosa de los procesos y procedimientos necesarios para la aplicación de los exámenes, todo en función de mejorar las condiciones de seguridad vial del país, pero que sobre todo permita la implementación en todos los rincones de Colombia con altos estándares de calidad.

La anterior recomendación se hace sin perjuicio de analizar nuevamente la posibilidad de que sea directa y exclusivamente el Estado quien se ocupe de todo lo relacionado con la aplicación de los exámenes teórico y práctico.

12. Por otra parte, recomendamos revisar el artículo 1 del proyecto de resolución, pues consideramos que la aprobación de los exámenes teórico y práctico debe exigirse como un requisito no solo para la obtención de nuevas licencias de conducción o de su recategorización, sino también para solicitar la renovación de ese documento de tránsito. No establecerlo de esa manera sería desconocer la penosa realidad de las cifras de siniestralidad vial que se vienen presentando hace años.
13. Sugerimos que la reglamentación incluya algunas medidas para facilitar la publicidad de la información recaudada de la aplicación de los exámenes, como por ejemplo los aspectos o temáticas en las que más errores se cometen al momento del examen, los errores más comunes en determinadas zonas y la información de los CEA destacados por sus buenos resultados en capacitación, así como los menos destacados, esto de la misma forma como se hace con el ranking de las universidades de todo el País a través de las pruebas Saber Pro.

## II. OBSERVACIONES DE CARÁCTER TÉCNICO

- ❖ **Página 21 - 3.4. Clase de vehículos – Tabla 2: Descripción general de clases de vehículos, en función de la categoría de la licencia de conducción**

Donde hace referencia a la clase de vehículo de la categoría A-1, se señala: “Motocicleta mínimo de 124 c.c. de cilindrada”

Es un error lo que se describe en el cuadro en mención, debido a que al verificar los centímetros cúbicos no aparece un mínimo de 124 cc en este grupo de la categoría A1.

Se debe dejar claro que las motos que pueden corresponder a la categoría A-1, serían las siguientes: de 70 c.c. – 80 c.c. - 90 c.c. - 100 c.c. – 110 c.c. – 115 c.c. Y en este enunciado se debe dejar “Motocicleta de menos de 125 c.c.”



❖ **Página 21 - 3.4.1. Categoría A1**

Aparecen cuatro ítems, de la a hasta la d.

En la letra a, es un error porque no existe centímetros cúbicos entre 124 y 125 c.c.

Como se aclaró en el punto No 1 del presente documento, los centímetros cúbicos menores a 125 c.c., serían:

70 c.c. - 80 c.c. - 90 c.c. - 100 c.c. - 110 c.c. - 115 c.c.

Cuál es la potencia de una motocicleta de 70 c.c.

**Análisis y aspectos por aclarar en las pruebas para categorías A1 y A2**

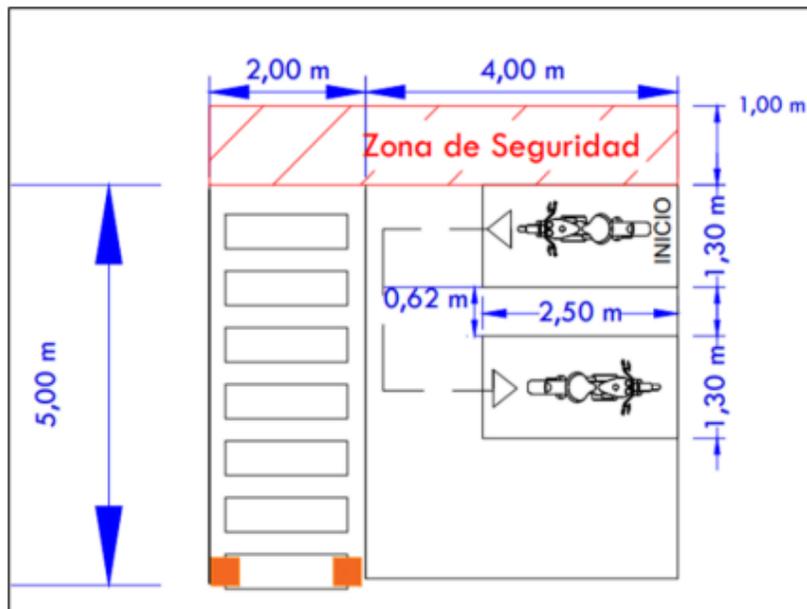
Encontramos los siguientes aspectos, que consideramos se deben tener en cuenta:

**Respecto de las pistas:**

❖ **Página 25 - 4.2.1 Descripción de las maniobras a evaluar en la Prueba de Destreza Individual 4.2.1.1 Categoría A1 y A2**

Maniobra 0: Carreteo Descripción: Recorrido 1:

❖ **Ilustración 1. Maniobra de carreteo para categorías A1 y A2**



Dimensiones del área de la maniobra: • Largo: 4 metros, • Ancho: 5 metros.

Las medidas propuestas en el documento de esta pista, deben ser mayores de la relacionada: Largo 4 metros y ancho 5 metros.

Lo recomendado debería ser: Largo 5 metros y ancho 7 metros.



**CONFEORG**

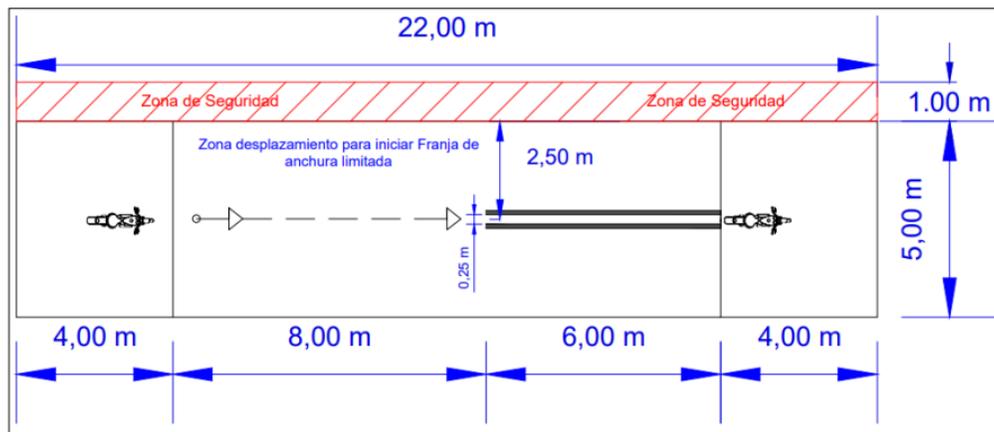
El área que se necesita es mucho mayor, junto con el área de carreteo.

Hace falta la señalización (horizontal y vertical) respectiva para que el aspirante tenga claro que acciones debe realizar en la pista y no cometa errores en el transcurso. (Es de anotar que en el documento mencionan las señales horizontales, pero en la imagen no las dejan plasmadas en ninguna parte y tampoco indican la ubicación de las señales verticales, como lo indica el Manual de Señalización- (**"ver concepto en el Anexo I y Anexo No II de la Norma Técnica Colombiana 1461/1987-04-01"**)).

Falta señalar el área de seguridad en todo el contorno. (**ver concepto Anexo III**).

❖ **Ilustración No 2 – página 26**

Dimensiones del área de la maniobra: • Longitud: 18 metros. • Ancho: 2,5 metros



Lo recomendado debería ser: 23 metros de longitud por 7 metros de ancho.

Falta señalar el área de seguridad en todo el contorno.

La zona inicio de franja de anchura limitada, debe estar debidamente demarcada.

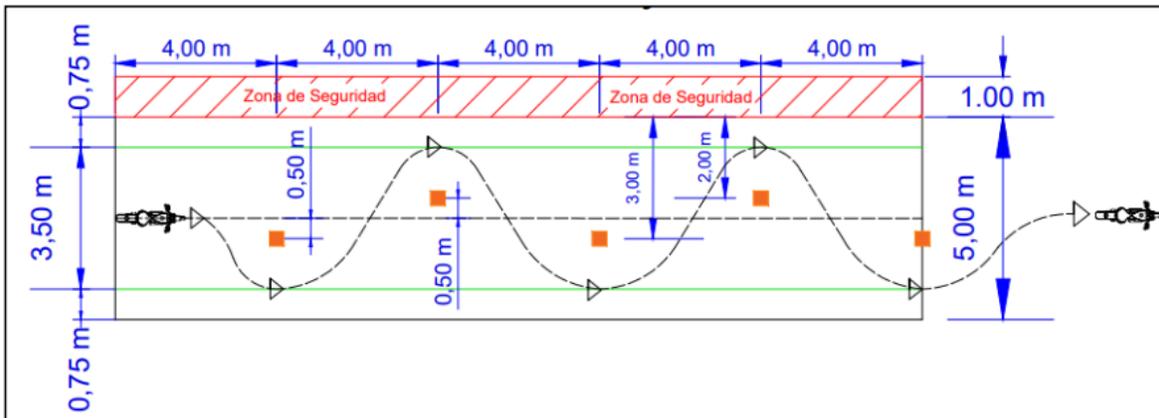
Falta incluir las demás señales de tránsito horizontales y verticales, según lo indica el Manual de Señalización. (**"ver concepto en el Anexo I y Anexo No II Norma técnica NTC colombiana 1461/1987-04-01"**).

❖ **Ilustración No 3 – página 27**

Dimensiones del área de la maniobra: • Longitud: 20 metros. Ancho: 3,5 metros



CONFEORG



Lo recomendado debería ser: 35 metros de longitud por 7 metros de ancho

La longitud corresponde a 25 metros del área de prueba, más 10 metros que corresponde, a la distancia de frenado cuando termina el aspirante, como lo indica La ley 769/2002, cuando la velocidad de hasta 30 km/h, se requiere de un espacio de 10 metros como mínimo para realizar el frenado en forma segura, artículo 108 de esta Ley.

Como se observa en la ilustración, al terminar el recorrido el aspirante, se sale del margen que se propone en este proyecto de resolución, razón por la cual, es indispensable, que se amplíe el área, con los metros que se proponen.

Al finalizar los 10 metros propuestos debe existir un muro de seguridad o de contención, dispuesto con llantas u otros elementos, que proteja al aspirante de cualquier eventualidad que se pueda presentar.

Falta señalar el área de seguridad en todo el contorno. (ver concepto Anexo III).

Falta complementar con las señales de tránsito horizontales y verticales, como lo indica el Manual de Señalización. (“ver concepto en el Anexo I y Anexo No II Norma técnica NTC colombiana 1461/1987-04-01”).

#### ❖ Ilustración No 4 – página 28

Dimensiones del área de la maniobra: • Longitud: 22 metros. • Ancho: 5 metros.



CONFEOrg



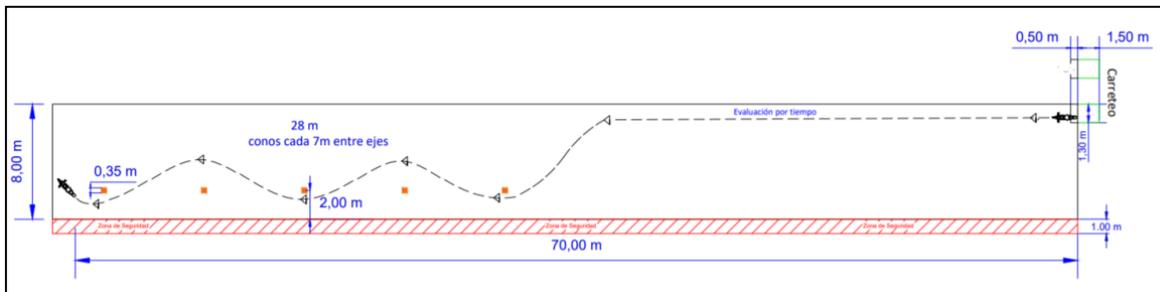
Falta señalar el área de seguridad en todo el contorno.

Falta señalar el área de seguridad en todo el contorno. (ver concepto Anexo III).

Hace falta la señalización horizontal y vertical, como lo indica el Manual de Señalización. ("ver concepto en el Anexo I y Anexo No II Norma técnica NTC colombiana 1461/1987-04-01").

#### ❖ Ilustración No 5 -página 29

Dimensiones del área de la maniobra: • Longitud total: 90 metros. • Longitud maniobra 4: 70 metros



Lo recomendado debería ser: longitud 110 metros y de ancho 7 metros.

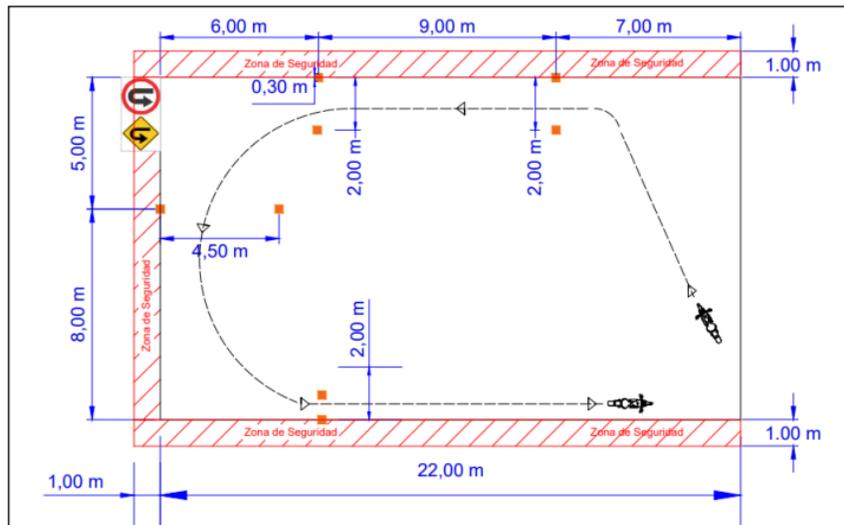
Falta señalar el área de seguridad en todo el contorno. (ver concepto Anexo III).

Hace falta la señalización horizontal y vertical, como lo indica el Manual de Señalización. ("ver concepto en el Anexo I y Anexo No II Norma técnica NTC colombiana 1461/1987-04-01").

#### ❖ Ilustración No 6 -página 29



CONFEORG



Cuando termina el recorrido debe existir un área de frenado (de emergencia), de mínimo 5 metros.

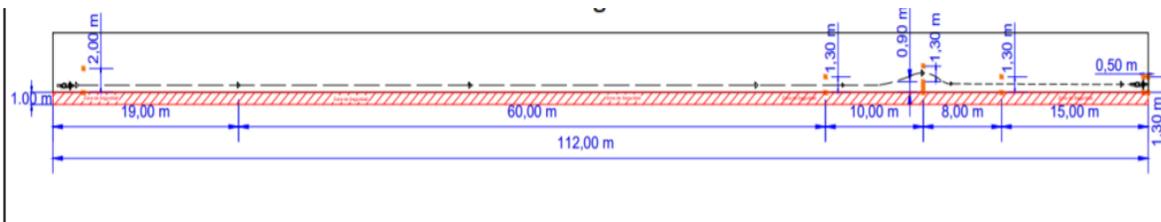
Teniendo que en la ilustración, se pueden observar dos señales de tránsito, se requiere la existencia en cada curva de dos señales más, para este caso reglamentarias y preventivas, sumadas a ellas la debida señalización horizontal, como lo indica el Manual de Señalización. ("ver concepto en el Anexo I y Anexo No II Norma técnica NTC colombiana 1461/1987-04-01").

Tiene tres áreas de seguridad demarcadas, pero hace una. (ver concepto Anexo III).

Hace falta ubicar más señales de tránsito horizontal y vertical.

#### ❖ Ilustración No 7 - página 30

Dimensiones del área de la maniobra: • Longitud: 112 metros. • Ancho: 5 metros



Lo recomendado debería ser: longitud 124 metros y de ancho 7 metros.

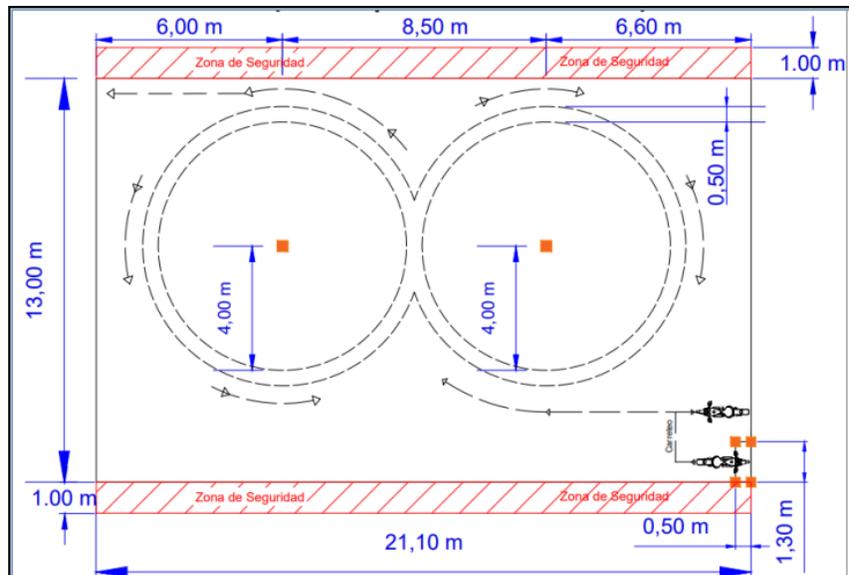
Falta señalizar el área de seguridad en todo el contorno. (ver concepto Anexo III).

Hace falta la señalización horizontal y vertical, como lo indica el Manual de Señalización. ("ver concepto en el Anexo I y Anexo No II Norma técnica NTC colombiana 1461/1987-04-01").



❖ Ilustración No 8 - página 31

Dimensiones del área de la maniobra: • Longitud: 21,1 metros. • Ancho: 13 metros



Lo recomendado debería ser: longitud 25 metros y de ancho 15 metros.

Falta señalar el área de seguridad en el ancho del contorno. (ver concepto Anexo III).

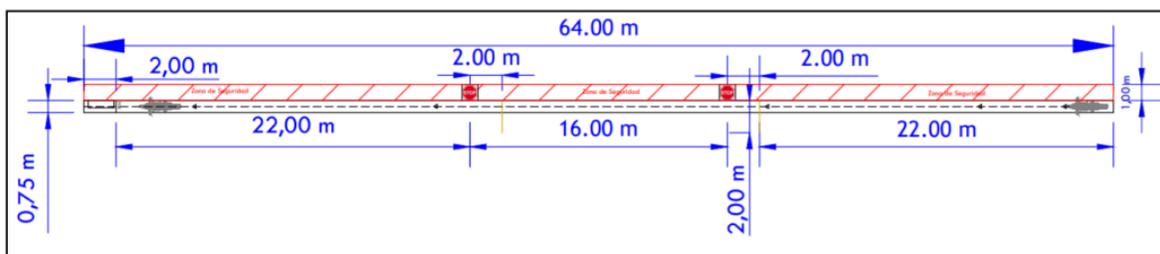
Hace falta la señalización horizontal y vertical, como lo indica el Manual de Señalización. ("ver concepto en el Anexo I y Anexo No II Norma técnica NTC colombiana 1461/1987-04-01").

Se menciona la señal de PARE, pero en la ilustración no aparece.

Falta demarcar el ocho.

❖ Ilustración No 9 - página 32

Dimensiones del área de la maniobra: • Longitud: 64 metros. • Ancho franja de circulación: 0.75 metros.



Lo recomendado debería ser: longitud 74 metros y de ancho 3 metros.



**CONFEORG**

Falta señalar el área de seguridad en el ancho del contorno. (**ver concepto Anexo III**).

Falta complementar con más señales de tránsito horizontal y vertical, como lo indica el Manual de Señalización. (**“ver concepto en el Anexo I y Anexo No II Norma técnica NTC colombiana 1461/1987-04-01”**).

### Conclusiones respecto de las ilustraciones de las pistas para pruebas con motocicletas

#### **Tiempo:**

Sumado el tiempo de las nueve pistas, y de acuerdo al presente documento, se deben realizar en veinte minutos, indica que cada prueba se haría en dos minutos con veinte segundos.

Con respecto al tiempo de realización de la prueba, se debe aclarar si en los veinte minutos de duración de esta, se incluye también el tiempo del desplazamiento; ya que, si es así, no sería posible la aplicación de todas las pruebas en ese corto tiempo.

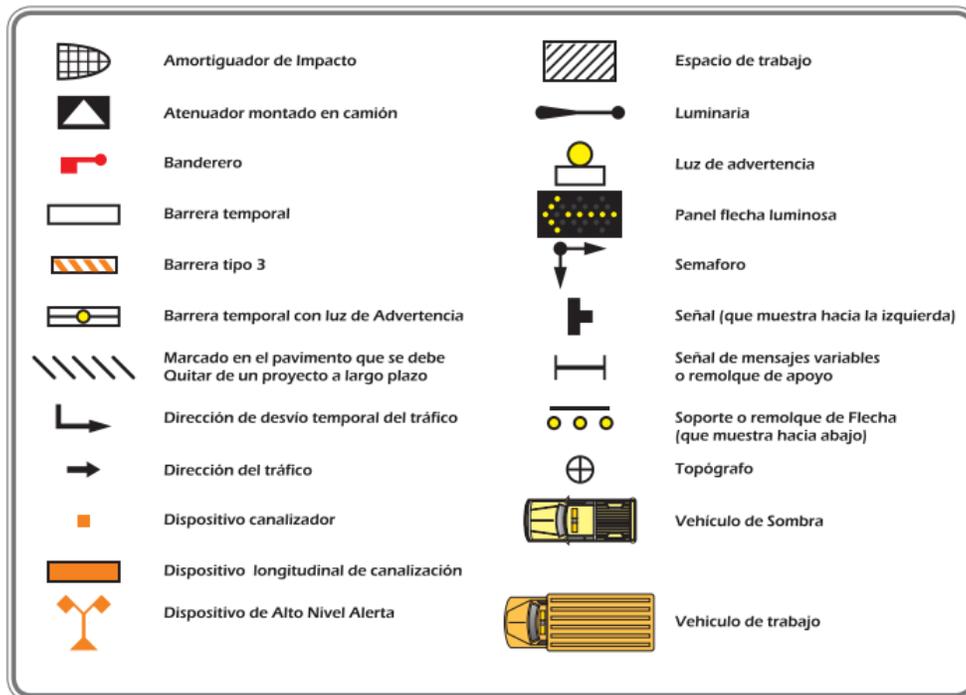
#### **Señales de tránsito:**

En todas las pistas deben estar identificados, todos los lugares, con la señal de tránsito respectiva, como: pares, giros, inicio, detención, etc., como lo indica el Manual de Señalización.

No se evidencia la señal horizontal de inicio y detención.

Hace falta incluir en las nueve las ilustraciones, un cuadro con las convenciones respectivas, que indican las señales de tránsito y otros dispositivos que se deben ubicar en la pista.

(Imagen del Manual de Señalización - (**“ver concepto en el Anexo I y Anexo No II Norma técnica NTC colombiana 1461/1987-04-01”**), tomado de la página 561). 4.13.  
ESQUEMAS TÍPICOS



### Áreas y elementos de seguridad:

Debe tenerse en cuenta, la instalación en algunas pistas, de muros de contención o seguridad, en aquellas donde se está terminando la prueba a una velocidad mayor, o en eventos que el aspirante cometa un error, pierda el control de la motocicleta, siendo de gran ayuda, porque minimizaría los riesgos, que se autolesione o que cause daños a los demás.

### Ambulancia y personal paramédico.

Por el tipo de prueba y vehículo, se debe contar con la asistencia de personal capacitado, vehículo (ambulancia), o (contratar con una empresa que preste este servicio), dispuesto para el traslado oportuno de cualquier persona lesionada y tener disponibles los elementos para atender cualquier clase de emergencias.

### Pistas en desnivel, tipo rampa. Subida y bajada.

Como propuesta, se debe contar con este tipo de pistas, teniendo en cuenta la vida real del aspirante cuando utiliza la motocicleta en la vía.

### Espacios destinados a la prueba.

Las pruebas no se pueden hacer en vías públicas, ni privadas, deben realizarse en espacios única y exclusivamente en áreas destinados para este fin, los cuales deben ser cerrado, exigiéndose que se cuente con un área exclusiva para la realización de las



CONFEORG

pruebas, para todas las categorías de licencias de conducción descritas, mencionadas en el Anexo 1, No 2, nota 2, del presente documento.

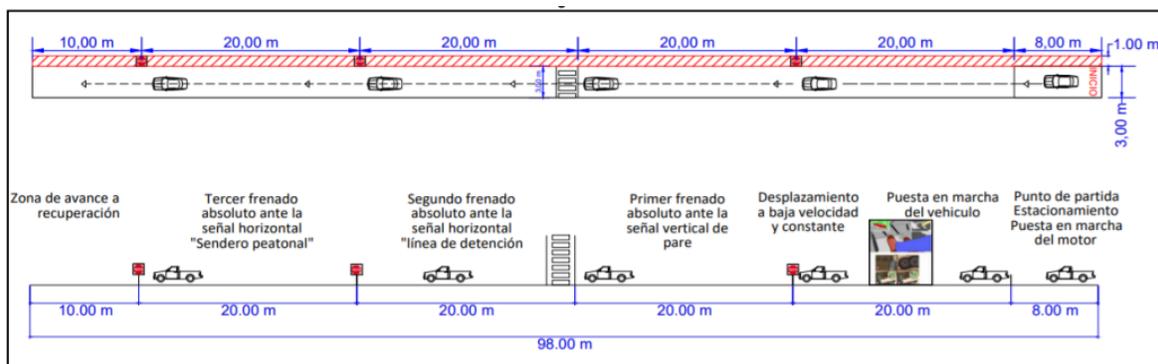
### Recorrido con acompañante.

Solicitud. Las pruebas deben contar con un recorrido donde el practicante vaya solo y otro recorrido, donde realice la prueba con una persona como acompañante en la motocicleta.

### Análisis y aspectos por aclarar en las pruebas para categorías B1 y C1

#### ❖ 4.2.1.2 Categorías B1 (nivel básico, medio y pleno) y C1 (nivel pleno) Maniobra 8: Maniobra de avance y detención

Longitud: 98 metros. • Ancho de zona de maniobra: 3 metros.



Lo recomendado debería ser: longitud 108 metros y de ancho 9 metros.

Falta señalar el área de seguridad en el ancho del contorno. Sólo hay una. (**ver concepto Anexo III**).

Falta complementar con más señales de tránsito horizontal y vertical, como lo indica el Manual de Señalización. (**ver concepto en el Anexo I y Anexo No II Norma técnica NTC colombiana 1461/1987-04-01**).

Los pasos que se observan en la ilustración, con corresponden con los textos, pero los recorridos escritos en el documento, sí corresponden, a la secuencia llevada de la ilustración. Se debe corregir la ilustración, para que los textos que aparecen, corresponden con lo escrito en el documento.

En el texto que se observa en la ilustración dice: "Primer frenado absoluto ante la señal vertical de Pare".

La cual no corresponde con lo que indica, porque en la ilustración se observa una señal de "cruce peatonal".



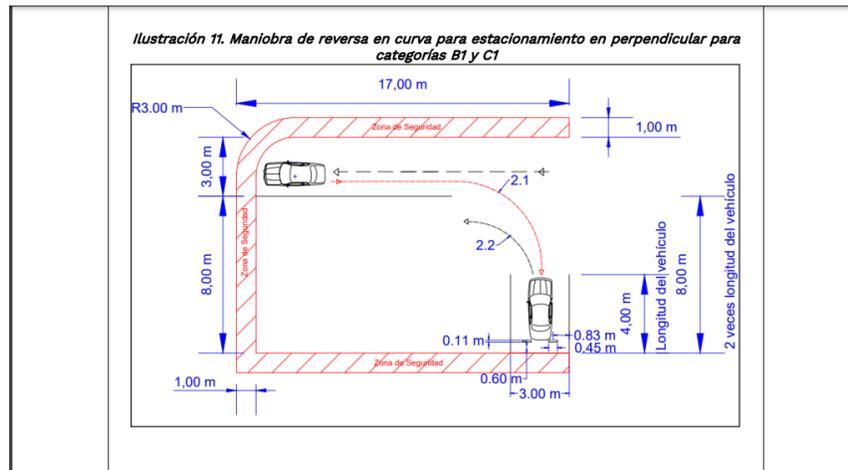
CONFEORG

En el texto que le sigue, en el orden, visto en la ilustración dice: “Segundo frenado absoluto, ante la señal horizontal (línea de detención)”. El cual tampoco corresponde, porque en la ilustración se observa una señal de Pare.

En el texto: “Tercer frenado absoluto ante la señal horizontal “Sendero peatonal”. Pero en la ilustración se observa una observa una señal de Pare.

❖ Ilustración No 11 – página 34

Longitud: 17 metros. • Ancho de zona de maniobra: 11 metros.



Falta terminar de señalizar el área de seguridad en el ancho del contorno. Falta una. (ver concepto Anexo III).

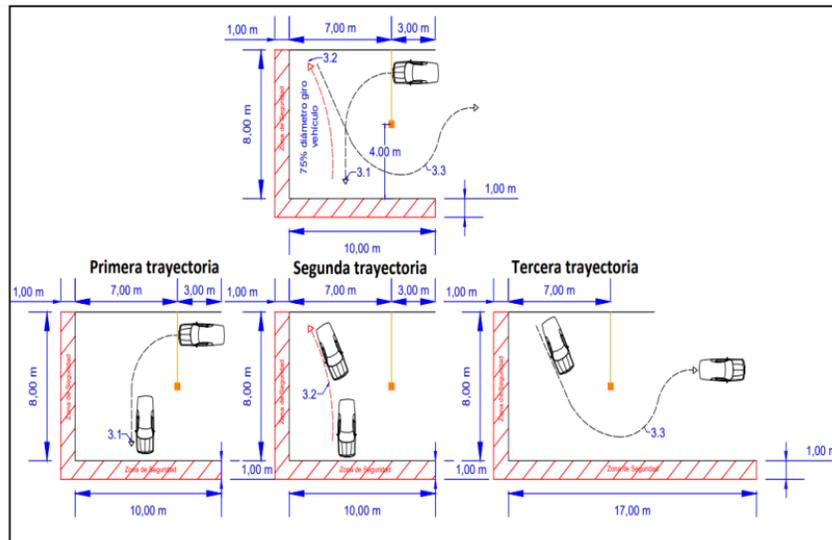
Falta complementar con más señales de tránsito horizontal y vertical, como lo indica el Manual de Señalización. (“ver concepto en el Anexo I y Anexo No II Norma técnica NTC colombiana 1461/1987-04-01”).

❖ Ilustración No 12 – página 35

Longitud 10 metros. • Ancho: 75% diámetro giro de vehículo



CONFEORG

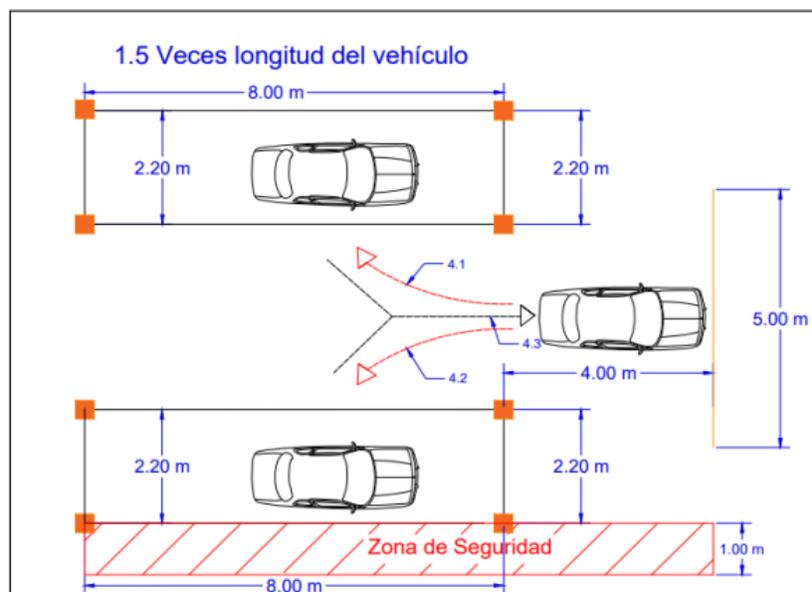


Falta terminar de señalizar el área de seguridad en el ancho del contorno. Falta dos. (ver concepto Anexo III).

Falta complementar con más señales de tránsito horizontal y vertical, como lo indica el Manual de Señalización. ("ver concepto en el Anexo I y Anexo No II Norma técnica NTC colombiana 1461/1987-04-01").

❖ Ilustración No 13 – página 37

Longitud 10 metros. • Ancho: 75% diámetro giro de vehículo



Falta terminar de señalizar el área de seguridad en el ancho del contorno. (ver concepto Anexo III).

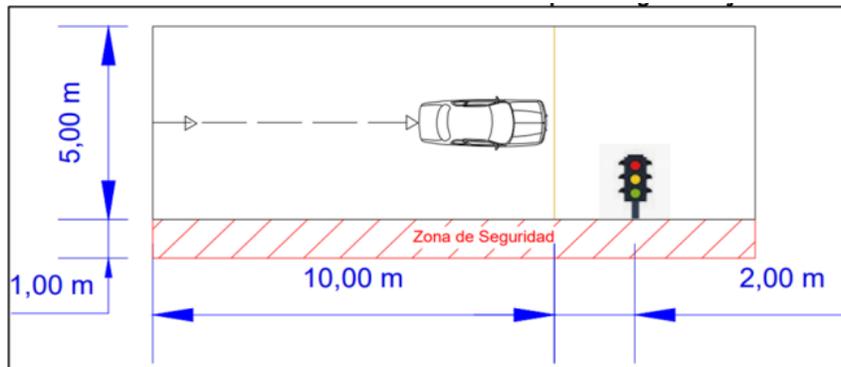


**CONFEOrg**

Falta la demarcación de la zona de parqueo.

Falta complementar con más señales de tránsito horizontal y vertical, como lo indica el Manual de Señalización. (“ver concepto en el Anexo I y Anexo No II Norma técnica NTC colombiana 1461/1987-04-01”).

❖ **Ilustración No 14 – página 38**

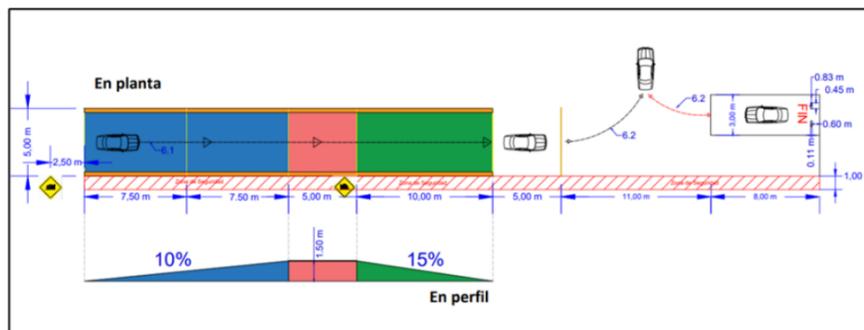


Falta terminar de señalizar el área de seguridad en el ancho del contorno. (ver concepto Anexo III).

Falta complementar con más señales de tránsito horizontal (entre ellas la línea de pare y cruce peatonal) y vertical, como lo indica el Manual de Señalización. (“ver concepto en el Anexo I y Anexo No II Norma técnica NTC colombiana 1461/1987-04-01”).

❖ **Ilustración No 15 – página 39**

Longitud 49 metros. • Ancho: 11 metros



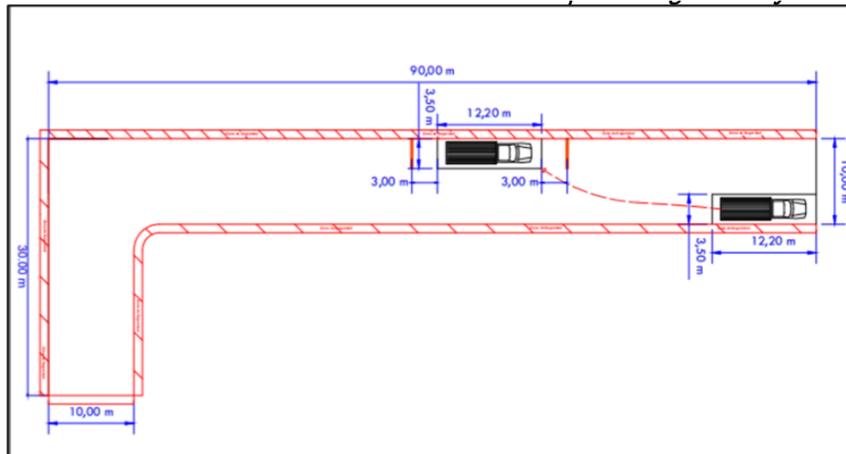
Lo recomendado debería ser: longitud 57 metros y de ancho 17 metros.

(La longitud y el ancho, corresponde a los metros de la zona de seguridad y de frenado, que es el equivalente a la dimensión del vehículo, que debe ser equivalente al doble de largo del vehículo).





CONFEORG

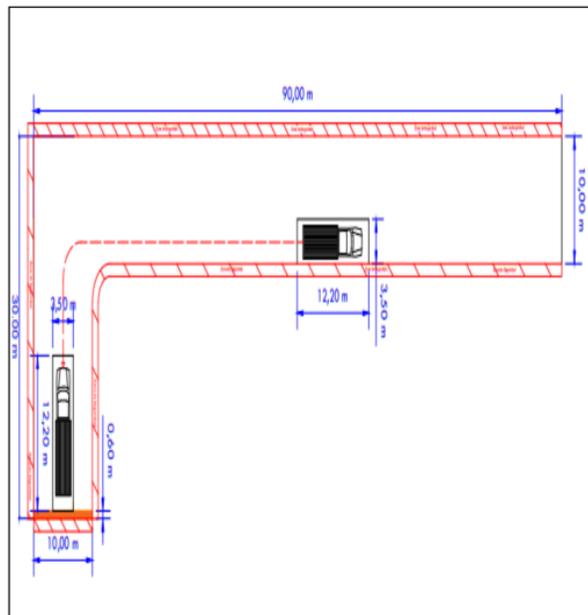


Falta señalar un área de seguridad en el contorno. (ver concepto Anexo III).

Falta complementar con más señales de tránsito horizontal y vertical, como lo indica el Manual de Señalización. ("ver concepto en el Anexo I y Anexo No II Norma técnica NTC colombiana 1461/1987-04-01") Ilustración 18. Página 42.

Marcha atrás en recta y curva con aproximación a zona de carga.

❖ Ilustración 18. Página 41



Maniobra de marcha atrás en recta y curva para categorías B2 y C2

Falta señalar un área de seguridad en el contorno. (ver concepto Anexo III).



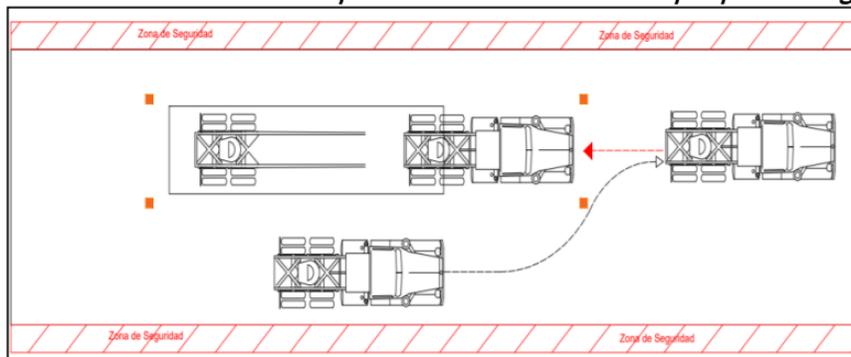
**CONFEORG**

Falta complementar con más señales de tránsito horizontal y vertical, como lo indica el Manual de Señalización. (“ver concepto en el Anexo I y Anexo No II Norma técnica NTC colombiana 1461/1987-04-01”).

### Análisis y aspectos por aclarar en las pruebas para categorías B3 y C3

#### ❖ Ilustración 19. Página 42

#### 4.2.1.4 - Categoría B3-C3 - Maniobra 17: Acoplamiento del semirremolque



Falta señalar un área de seguridad en el contorno. (ver concepto Anexo III).

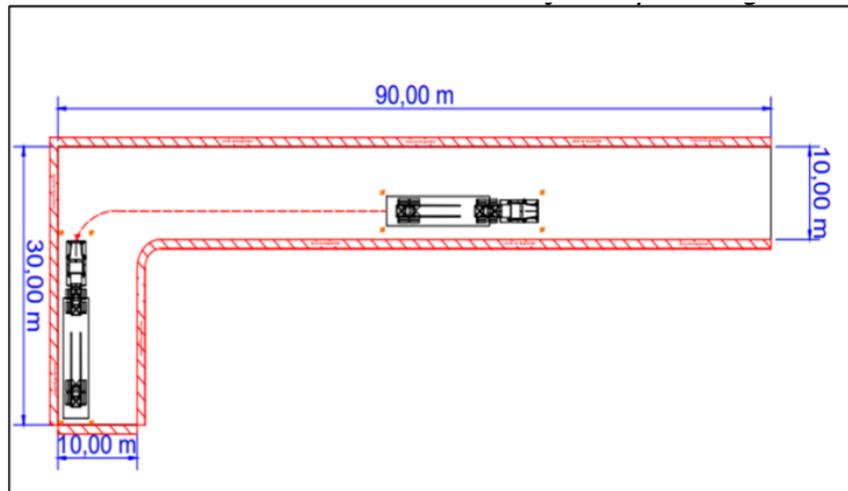
Falta complementar con más señales de tránsito horizontal y vertical, como lo indica el Manual de Señalización. (“ver concepto en el Anexo I y Anexo No II Norma técnica NTC colombiana 1461/1987-04-01”).

#### ❖ Ilustración 20. Página 44

Maniobra de marcha atrás en recta y curva para categorías B3 y C3



CONFEORG

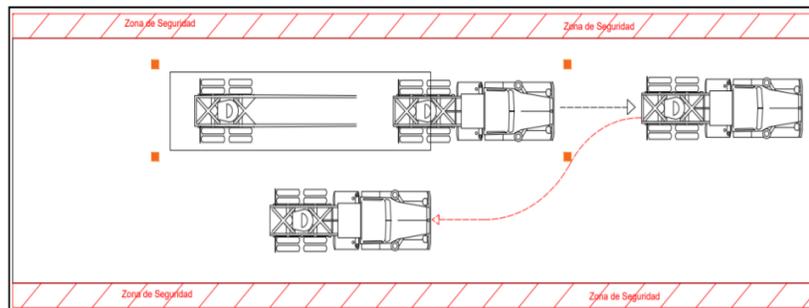


Falta señalar un área de seguridad en el contorno. (ver concepto Anexo III).

Falta complementar con más señales de tránsito horizontal y vertical, como lo indica el Manual de Señalización. (“ver concepto en el Anexo I y Anexo No II Norma técnica NTC colombiana 1461/1987-04-01”).

❖ Ilustración 21. Página 45

Maniobra de desacoplamiento del semirremolque.



Falta señalar un área de seguridad en el contorno. (ver concepto Anexo III).

Falta complementar con más señales de tránsito horizontal y vertical, como lo indica el Manual de Señalización. (“ver concepto en el Anexo I y Anexo No II Norma técnica NTC colombiana 1461/1987-04-01”).

### III. OTRAS OBSERVACIONES DE CARÁCTER TÉCNICO EN RELACIÓN CON LOS ANEXOS

#### Aspectos por considerar - Anexo I



**CONFEORG**

- ❖ **Manual de señalización vial** (Establecido a través de la Resolución 0001885 del 17 de junio de 2015 del Ministerio de Transporte, por la cual se adopta el Manual de Señalización Vial).

Este Manual establece los criterios y los lineamientos técnicos para el diseño, construcción, ubicación, instalación, uso, mantenimiento, conservación, aplicación y herramientas necesarias para el uso correcto de los diferentes dispositivos de señalización vial y da orientaciones para su cumplimiento.

- ❖ **Aspectos que deben ser tenidos en cuenta en el proyecto de resolución. (La siguiente información está contemplada en el Manual de Señalización 2015)**

**Proceso de modificación y permisos de experimentación.** Como ya se expresó, de conformidad con lo establecido en la Ley 769 de 2002 y Ley 1383 de 2010, la señalización y la demarcación vial es determinada únicamente por el Ministerio de Transporte y sólo dicha autoridad puede crear una nueva señal o autorizar modificación de las ya existentes. **Por lo tanto, toda señalización que no se ajuste a lo dispuesto por este Manual, carece de validez.**

- ❖ **Especificaciones técnicas de la señalización vial**

Para garantizar las características técnicas de desempeño y calidad de los materiales usados en la señalización vertical y horizontal y de otros dispositivos se tendrán en cuenta además de los requerimientos particulares incluidos en este Manual, las Normas Técnicas Colombianas NTC incluidas en el Anexo B, que sean aplicables en cada caso.

Para los materiales utilizados en la señalización vial que no cuenten con Norma Técnica Colombiana, se deberá exigir el cumplimiento de las características establecidas en normas internacionales como la Americana ASTM, Norma Europea EN u otras, las cuales deben estar previamente reconocidas por Colombia a través del Ministerio de Transporte.

- ❖ **Cumplimiento de requisitos**

Para controlar el cumplimiento de los requisitos generales y los específicos establecidos en las Normas Técnicas Colombianas incluidas en este Manual u otras reconocidas por Colombia para los materiales utilizados en señalización vial, la entidad competente deberá exigir al contratista o proveedor, o por un organismo de certificación de productos del país de origen, debidamente acreditado para certificar dichos materiales, aportado por las compañías fabricantes o lo que establezca la Superintendencia de Industria y Comercio en materia de evaluación de la conformidad.



❖ **Visibilidad y Retrorreflexión**

Las señales deben ser visibles en cualquier período del día y bajo toda condición climática, por ello se construyen o elaboran con materiales apropiados y se someten a procedimientos que aseguran su retrorreflexión.

❖ **Sistema de Soporte**

Se podrán utilizar distintos materiales y sistemas de soporte, siempre y cuando éstos cuenten con el sustento técnico y/o ensayos de laboratorio certificados que demuestren que los mismos cumplen las condiciones descritas anteriormente o sistemas abatibles o quebradizos que no generen superficies cortantes o punzantes.

❖ **Requisitos generales**

Las especificaciones técnicas a tener en cuenta para el diseño de las señales, tales como tamaño, forma, color, ubicación, materiales, diseño de textos, pictogramas, tipos de alfabetos a utilizar, etc., serán las determinadas en el presente Manual de Señalización Vial para las carreteras y calles, con excepción de las señales especiales que se determinen en este capítulo. (del Manual de Señalización).

❖ **Retrorreflexión de las demarcaciones planas**

Las demarcaciones deben ser visibles en cualquier período del día y bajo toda condición climática, por ello se elaboran con materiales apropiados, incluyendo retrorreflectivos como micro-esferas de vidrio, lentes prismáticos, o similar y se someten a procedimientos que aseguran su retrorreflexión.

❖ **Retrorreflexión**

Las superficies retrorreflectivas deben ser de un material Tipo IV o mayor, no permitiéndose materiales retrorreflectivos con micro-esferas expuestas ya que estos no son muy visibles cuando el material se moja. El material retrorreflectante se debe disponer en bandas de ancho no menor a 50 mm Tipo IV o superior.

**Aspectos por considerar - Anexo II**



**CONFEORG**

---

**Norma Técnica Colombiana 1461 1987-04-01 higiene y seguridad. Colores y señales de seguridad**

Tiene por objeto establecer los colores y señales de seguridad utilizados para la prevención de accidentes y riesgos contra la salud y situaciones de emergencia.

**Aspectos por considerar - Anexo III**

**Área de seguridad:**

El área de seguridad de la pista, se define como la superficie que rodea la pista preparada o adecuada para reducir el riesgo de daños de los vehículos en caso de que se sobrepase o se salga de la pista y prevenir que se presenten hechos lamentables donde las personas puedan salir lesionadas o muertas.

No corresponde al área de la práctica de la conducción y debe estar correctamente señalizada, para ser vista con suficiente anticipación por las personas que concurran a ella. Es un área destinada para ser usada en la eventualidad de que se presente error humano o una falla mecánica de las motocicletas o vehículos que se estén utilizando en las prácticas.

\*\*

Finalmente, esperamos que el conjunto de observaciones aquí traídas sea tenido en cuenta y sirva verdaderamente como un aporte definitivo en el cumplimiento del cometido del Estado de darle cumplimiento a lo previsto por el legislador desde el 2002 con la sanción del Código Nacional de Tránsito, en relación con la evaluación teórica y práctica como requisito invariable para la obtención de una licencia de conducción en el país.

Cabe recordar que, sobre este tema en específico, Confeorg ha tenido una participación muy activa, materializada en múltiples reuniones sostenidas con la Agencia Nacional de Seguridad Vial y diferentes Instituciones de Educación Superior, en las que se presentó una propuesta nutrida, sustentada en estudios acuciosos, para que después de dos décadas el Estado por fin ponga en ejecución un modelo riguroso de evaluación de los aspirantes a conducir vehículos.

Con atención,

**EVERTH BUSTAMANTE GARCÍA**  
**Presidente**  
**Confeorg**