

multinivel. No obstante, en caso de desacuerdos, se tendrán en cuenta los criterios de representatividad que se fijan en el presente decreto.

En las negociaciones de ámbito sectorial, el pliego deberá ser entregado por la organización u organizaciones sindicales legitimadas, a los empleadores más representativos con presencia en el respecto nivel o a la organización patronal que les represente.

Parágrafo 1º. El Ministerio de Trabajo es la autoridad competente para validar la información que permita corroborar la representatividad de las organizaciones sindicales y de empleadores convocadas, con base en los criterios objetivos, transparentes y previamente definidos, garantizando la imparcialidad del procedimiento y la participación equitativa de las partes. En ese sentido, apoyará la convocatoria de las organizaciones sindicales y de empleadores para la conformación de la mesa de negociación, instruirá a las partes en sus obligaciones y derechos, así como dispondrá de información y metodologías que puedan ser usadas durante el proceso.

Parágrafo 2º. En caso de no existir acuerdo sobre el contenido del pliego unificado, la comisión negociadora sindical elaborará una matriz de compatibilización donde integrará propuestas coincidentes, priorizará las divergentes mediante mayoría calificada definida en el acta de instalación, depurará redundancias y agregará las peticiones de las organizaciones minoritarias.

Parágrafo 3º. Si varios sindicatos que concurren en el mismo nivel de negociación, en razón al número de afiliados de cada uno, no pudiere contar con representantes en la comisión negociadora, podrán coaligarse para que, sumado el número de sus afiliados, tuvieren el derecho a un mayor número de integrantes de la comisión negociadora.

Artículo 2.2.2.7.6. Criterios de representatividad de las organizaciones sindicales, empleadores y organizaciones de empleadores. En caso de desacuerdos entre las organizaciones sindicales, empleadores y organizaciones de empleadores para conformar las respectivas comisiones negociadoras, estos deberán ser resueltos de conformidad con los siguientes criterios de representatividad.

1. La representatividad de los sindicatos para negociar se determina por el número de afiliados en el nivel respectivo.

La prueba de la calidad de afiliado o afiliada a uno o a varios sindicatos, se determinará aplicando las reglas contenidas en los artículos 2.2.2.3.1 a 2.2.2.3.4. del Decreto número 1072 de 2015, Único del Sector Trabajo.

2. La representatividad de los empleadores, organizaciones de empleadores y de las empresas para efectos de la negociación colectiva por niveles se determinará con base en criterios objetivos, verificables y proporcionales, conforme a los siguientes parámetros:
 - a) Cobertura empresarial: Se tendrá en cuenta la proporción de empleadores afiliados o representados dentro del sector o rama de actividad económica correspondiente, la cual será identificada conforme a la Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU), de manera que la organización acredite una presencia sustancial y verificable en el universo de empleadores formalmente registrados ante el Registro Único Empresarial y Social (RUES).

Cuando la representación sea ejercida por asociaciones intergremiales, estas deberán demostrar la afiliación efectiva de los gremios o empresas que integren el respectivo sector CIIU.

- b) Cobertura laboral: Se valorará el número estimado de personas trabajadoras vinculadas a las empresas afiliadas o representadas, en relación con el total de trabajadores del sector o rama de actividad definida según la Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU) que conste en el RUES.
- c) Incidencia económica y productiva: Se considerará la participación de las empresas afiliadas o representadas en la actividad económica del respectivo sector, con base en información verificable proveniente de fuentes oficiales o de autoridad competente.
- d) Estabilidad Institucional: Existencia legal mínima de tres (3) años, con cumplimiento de las obligaciones formales, tributarios y laborales exigidas por la normativa vigente.
- e) Participación en el diálogo social: Se apreciará la intervención documentada y continua de la organización en instancias o mecanismos de diálogo social y concertación promovidos por el Ministerio del Trabajo o por la Comisión Permanente de Concertación de Políticas Salariales y Laborales.

Parágrafo. En todo caso, la aplicación de los criterios de representatividad de las empresas, empleadores y organizaciones de empleadores se hará de manera subsidiaria y atendiendo a los principios de razonabilidad, proporcionalidad y el respeto de la libertad de conformación de la comisión negociadora.

Artículo 2.2.2.7.7. Convenciones colectivas de trabajo. Las partes gozan de libertad de regular mediante convenciones colectivas de niveles superiores a la empresa, cualquier tema relativo a las condiciones de trabajo y de empleo y las relaciones entre ellas, dentro de los límites legales. En ningún caso podrán pactarse cláusulas discriminatorias, ni disposiciones que desconozcan la libertad sindical, el fuero sindical u otros derechos fundamentales, ni que contraríen el piso mínimo de protección fijado por la ley o por una convención colectiva de ámbito superior aplicable.

Parágrafo. Las partes en la negociación colectiva podrán suscribir convenciones, capítulos o incorporar normas especiales para las micro, pequeñas o medianas empresas, que atiendan sus realidades sociales y económicas. Para tal fin, pueden también incorporar cláusulas de adaptabilidad.

Artículo 2.2.2.7.8. Efectos. Las convenciones colectivas de ámbito sectorial son de aplicación obligatoria para todos los empleadores, empresas, unidades productivas y trabajadores del nivel de negociación respectivo. Los acuerdos pluri-individuales o plurisubjetivos, solo podrán suscribirse en ausencia de organizaciones sindicales en el sector o nivel.

Parágrafo. No podrán celebrarse acuerdos cuya finalidad o efecto sea desconocer, neutralizar o eludir la convención colectiva del nivel inferior aplicable, o afectar la libertad sindical.

Artículo 2.2.2.7.9. Cuota por beneficio convencional. En aplicación del artículo 68 de la Ley 50 de 1990, los trabajadores y las trabajadoras no sindicalizadas beneficiarias de la convención colectiva de trabajo en cada nivel, deberán pagar en favor del sindicato o sindicatos titulares de la misma, una suma equivalente a la cuota ordinaria con que contribuyen los afiliados al sindicato o sindicatos sin que sea posible renunciar a dichos beneficios extralegales.

Artículo 2.2.2.7.10. Reglas de representación y adaptabilidad para las Micro, Pequeñas y Medianas Empresas (MIPYMES). Con el propósito de garantizar que la negociación colectiva en niveles superiores a la empresa sea compatible con la estructura empresarial del país y reconozca las realidades económicas y productivas de las MIPYMES, se propenderá por su representación o participación, en la aplicación de las convenciones colectivas se regirá por las siguientes reglas:

1. **Garantía de representación y participación:** El Ministerio del Trabajo facilitará mecanismos adecuados de consulta y representación para las MIPYMES, pudiendo valerse de asociaciones gremiales o cámaras de comercio. Esto asegurará que sus particularidades sean consideradas desde la formulación del pliego de peticiones hasta la discusión de las cláusulas convencionales.
2. **Cláusulas de adaptabilidad y gradualidad:** Cuando en el sector de negociación exista una participación significativa de MIPYMES, la convención colectiva deberá prever obligatoriamente capítulos o regímenes diferenciales. Estos incluirán plazos de implementación gradual o escalonada, toques máximos de incidencia económica razonable en función de la masa salarial, y mecanismos de sustitución por beneficios equivalentes, especialmente para obligaciones o beneficios extralegales de alto impacto económico.
3. **Sostenibilidad empresarial:** La convención colectiva no podrá imponer obligaciones económicas que, por su desproporción manifiesta, comprometan la sostenibilidad financiera de las MIPYMES o desconozcan la libertad de empresa. Las partes deberán dejar constancia motivada en la convención sobre las medidas adoptadas para evitar este impacto desproporcionado.
4. **Protección del piso mínimo:** La aplicación de estas cláusulas de adaptabilidad y diferenciación no implicará, en ningún caso, la exclusión general de las MIPYMES del ámbito de protección de la negociación colectiva, ni podrá utilizarse para reducir el piso mínimo de derechos laborales fijado por la Constitución, la ley y los convenios internacionales del trabajo.

Artículo 2.2.2.7.11. Norma general. Los demás aspectos de los conflictos colectivos de trabajo, no estipulados de manera especial en el presente capítulo, se rigen por las disposiciones establecidas en el Título II y Capítulo I del Título III, Parte Segunda, del Código Sustantivo del Trabajo y el artículo 25 del Decreto número 2351 de 1965.

Artículo 2º. Vigencia y derogatorias. El presente Decreto rige a partir de su publicación. Publíquese y cúmplase.

Dado en Bogotá, D. C., a 6 de marzo de 2026.

GERMÁN ÁVILA PLAZAS

El Ministro del Trabajo,

Antonio Eresmid Sanguino Páez.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

RESOLUCIONES

RESOLUCIÓN NÚMERO 20263040005765 DE 2026

(febrero 17)

por la cual se adiciona el Capítulo 9 al Título 7 de la Resolución número 20223040045295 de 2022 Única Compilatoria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte, en lo relacionado con la estructuración de la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT) y se dictan otras disposiciones.

La Ministra de Transporte, en ejercicio de sus funciones constitucionales y legales, en especial las conferidas por el artículo 5º de la Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1º de la Ley 276 de 1996, el artículo 1º de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo

1° de la Ley 1383 de 2010, los numerales 6.2 y 6.3 del artículo 6° del Decreto número 087 de 2011, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 209 de la Constitución Política de Colombia establece, como deber, la coordinación de las actuaciones entre las autoridades administrativas, para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado.

Que el literal e) del artículo 2° de la Ley 105 de 1993, por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones, establece que dentro de los principios fundamentales del sector transporte: “La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte”.

Que el artículo 3° de la Ley 1702 de 2013, por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones, establece que la Agencia Nacional de Seguridad Vial tiene por objeto “(...) la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno nacional en todo el territorio nacional (...)”.

Que conforme al artículo 9° de Ley 1702 de 2013, señala que, dentro de las funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), actúa como soporte interinstitucional y ente responsable dentro del Gobierno nacional para la planeación, gestión, ejecución, seguimiento y control de estrategias, planes y acciones orientadas al cumplimiento de las políticas de seguridad vial en el país; así mismo, coordina y administra el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV); desarrolla mecanismos tecnológicos de información y sistemas de medición de indicadores conforme a estándares internacionales, que retroalimentan la formulación, ejecución y evaluación de políticas públicas en la materia, entre otros.

Que de acuerdo con el artículo 16 de la Ley 1702 de 2013, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) hace parte de la estructura administrativa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y tiene como función principal apoyar a la entidad en la planificación y evaluación de la política, planes y estrategias de seguridad vial mediante el diagnóstico, análisis e investigación.

Que el artículo 177 de la Ley 2294 de 2023, por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”, otorgó nuevas funciones a la Agencia Nacional de Seguridad Vial establecidas en la Ley 1702 de 2013, para los modos de transporte terrestre (carretero, férreo) y fluvial, así:

“ARTÍCULO 177. Adiciónese al artículo 9° de la Ley 1702 de 2013 las siguientes funciones: ARTÍCULO 9°. FUNCIONES.

(...)

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), a partir de la expedición de la presente ley, ejercerá las funciones establecidas en la Ley 1702 de 2013 en los modos de transporte terrestre (carretero, férreo) y fluvial, así mismo, tendrá las siguientes funciones:

1. *Prevención, planificación, articulación, formulación de políticas y gestión de siniestros en los modos de transporte terrestre (carretero, férreo) y fluvial. Principalmente, promoverá acciones preventivas para disminuir la pérdida de vidas.*
2. *Planificación: Recopilar, procesar, analizar e interpretar toda la información necesaria que, sobre el tema de la seguridad del transporte, permita desarrollar investigación sobre causas y circunstancias de la accidentalidad en vías férreas y fluviales para planear, ejecutar y evaluar la política de seguridad vial.*
3. *Información: Desarrollar, fomentar la investigación sobre las causas y circunstancias de los accidentes en vías férreas y fluviales por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial. Toda investigación técnica sobre accidentes en vías férreas y fluviales que contraten, ordenen o realicen directamente entidades públicas o privadas, deberá remitirse en copia a la ANSV para que esta formule las recomendaciones tendientes a la superación o mitigación de los riesgos identificados. Se considerará de interés público la investigación técnica de accidentes en vías férreas y fluviales en el territorio nacional.*

PARÁGRAFO PRIMERO. Para el desarrollo de las nuevas funciones en los modos de transporte terrestre (férreo) y fluvial, de las contraprestaciones recibidas por la utilización de la infraestructura férrea y fluvial, el Ministerio de Transporte definirá el porcentaje de estos recursos que se destinarán a la ANSV, para que ejerza sus funciones en los modos férreo y fluvial.

PARÁGRAFO SEGUNDO. La ANSV, para efectos de lo dispuesto en el presente artículo podrá modificar su planta de personal y estructura organizacional, siempre y cuando la misma se realice a costo cero o genere ahorros en los gastos de la entidad, en concordancia con el Plan de Austeridad del Gasto del Gobierno nacional.”

Que el artículo 2° del Decreto número 1430 de 2022, mediante el cual se aprobó el “Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031”, establece las áreas de acción entre las cuales se encuentra “Gestión del Conocimiento”, cuyo objetivo general es “fortalecer la

gestión del conocimiento acerca del fenómeno de siniestralidad vial como base para la formulación e implementación de la política pública en seguridad vial.”

Que en el Anexo Técnico del citado decreto, estableció dentro del área de acción VIII Gestión de Conocimiento, el objetivo específico “12. la institucionalidad territorial para la gestión del conocimiento en seguridad vial”, el cual establece en su numeral “1.2.1 Consolidar y ampliar la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT). Consolidar y ampliar la Red de Observatorios Territoriales (ROT) como instancia que articulará la recopilación, análisis y difusión de datos y conocimiento que se genere en materia de siniestralidad vial a nivel territorial, teniendo al ONSV como nodo central de la ROT.”

Que el Ministerio de Transporte expidió la Resolución número 20223040045295 de 2022, por medio del cual se expide la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte, en cumplimiento del Decreto número 1081 de 2015, por medio del cual se expide el Decreto Reglamentario Único del Sector Presidencia de la República, el cual establece las directrices generales de técnica normativa, orientadas a racionalizar la expedición de decretos y resoluciones, garantizar seguridad jurídica a los destinatarios de la norma y evitar la dispersión normativa. En este marco, el Título 7 de dicha resolución compila las disposiciones asociadas a la seguridad vial.

Que, conforme a lo anterior, la Viceministra de Transporte (e) solicitó la expedición del presente acto administrativo, mediante el memorando número 20251130141463 del 29 de septiembre de 2025, en los siguientes términos:

“En desarrollo del Plan Nacional de Seguridad Vial, en marzo de 2021, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), mediante el acuerdo de Entendimiento 006 de 2021, creó la ROT como una instancia de participación destinada a fortalecer la gestión del conocimiento y a facilitar la masificación de información en las regiones sobre la siniestralidad vial. Posteriormente, en mayo de 2023 se suscribió el acuerdo de Entendimiento AE-002-2023, que dio continuidad a la implementación de la Red e incorporó progresivamente, mediante anexos, a entidades territoriales y organismos de tránsito. Gracias a este proceso, al cierre de 2024 la ROT contaba con 131 miembros activos.

La creación de la Red se fundamenta, en primer lugar, por la urgencia de combatir la siniestralidad vial, considerado un problema crítico de salud pública que causa 1,35 millones de muertes anuales en el mundo (OMS), afectando especialmente a Jóvenes en edad productiva entre 18 y 30 años, con graves repercusiones sociales y económicas. En consecuencia, Colombia adoptó los enfoques de Sistema Seguro y Visión Cero, partiendo del reconocimiento de que estos eventos son prevenibles mediante intervenciones basadas en evidencia.

El “Estudio Técnico de la Resolución de la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT)” de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) evidenció que, si bien el 70 % de las fatalidades en las vías se concentran en municipios que cuentan con organismos de tránsito, en la práctica persiste un vacío operativo significativo en los territorios. Muchos de estos entes carecen de la capacidad técnica necesaria para recopilar y analizar información georreferenciada, tal como lo exige la Ley 1503 de 2011. Esta limitación impide la identificación de factores de riesgo vial y dificulta la formulación de estrategias de intervención eficaces. Frente a este panorama, la Red Operativa Territorial (sic) (ROT) se configura como una respuesta estructurada y articulada, al incluir actores clave, como alcaldías, gobernaciones y universidades, a través de nodos regionales que operan en coherencia con los lineamientos del Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV).

En consecuencia, la estructura planteada por la Red estandariza metodologías, fortalece capacidades locales con herramientas tecnológicas (como Sistemas de Información Geográfica) y genera productos estratégicos (anuarios estadísticos, boletines, investigaciones), transformando datos en insumos para políticas públicas. Asimismo, impulsa innovación institucional mediante la creación de Observatorios Territoriales (OTSV) y promueve alianzas público-privadas que aseguran sostenibilidad más allá de los cambios de gobierno. De esta manera, la ROT no solo fortalece las capacidades locales, sino que también facilita la toma de decisiones informadas a partir del análisis de datos territoriales.

La formalización de la ROT mediante resolución permitirá consolidar la gestión del conocimiento como un pilar permanente para salvar vidas, en coherencia con la meta del PNSV de integrar 200 entidades territoriales al año 2031.

Esta iniciativa normativa se sustenta en las recomendaciones técnicas presentadas por la Agenda Nacional de Seguridad Vial en el citado estudio técnico, el cual respalda la necesidad de contar con un marco regulatorio que permita consolidar e institucionalizar la ROT como una estrategia nacional de articulación, interoperabilidad y producción de información territorial en seguridad vial. De esta manera, se busca garantizar un marco jurídico claro y eficiente, que contribuya a la toma de decisiones informadas, la sostenibilidad técnica de los observatorios regionales y el cumplimiento de los objetivos estratégicos del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026.

Se precisa que mediante Rad. ANSV 20251200086111 del 2 de septiembre de 2025, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, señaló que el proyecto que reglamenta la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT) debe armonizarse con el artículo 177 de la Ley 2294 de 2023 y sus párrafos, en cuanto a la gestión del conocimiento en seguridad vial para los modos carretero, férreo y fluvial; señalando que, aunque la

Agencia aún no dispone de reglamentación, estructura administrativa, planta de personal ni fuentes de financiación para atender las competencias en los modos férreo y fluvial, resulta procedente su inclusión en la presente resolución, condicionando su aplicabilidad mediante un artículo transitorio, con el propósito de asegurar coherencia normativa, solidez jurídica y certeza sobre la futura asunción de dichas funciones por parte de la entidad.

Por lo anteriormente descrito, se considera pertinente estructurar de manera permanente la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial, con el fin de consolidar una estrategia que fomente la gestión del conocimiento en materia de seguridad vial en el transporte en los modos de transporte terrestre carretero, férreo y fluvial, a través del mejoramiento en la calidad de los datos y en la consecución de nuevas fuentes de información a nivel territorial, para la formulación, implementación, seguimiento y evaluación de la política pública del sector y fortalecer de esta manera los procesos de toma de decisiones.

En consecuencia, se justifica la expedición del presente acto administrativo “Por la cual se adiciona el Capítulo 9 al Título 7 de la Resolución número 20223040045295 Única de Tránsito, en lo relacionado con la estructuración de la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT) y se dictan otras disposiciones”, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 177 de la Ley 2294 de 2023, el artículo 16 de la Ley 1702 de 2013 y el Anexo del Decreto número 1430 de 2022, que asignan funciones específicas a la Agencia Nacional de Seguridad Vial en materia de fortalecimiento institucional territorial y gestión del conocimiento en seguridad vial.”

Que el contenido de la presente resolución fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte, entre el 5 de diciembre y el 19 de diciembre de 2025 en cumplimiento de lo determinado en el numeral 8 del artículo 8° de la Ley 1437 de 2011, el artículo 2.1.2.1.23 del Decreto número 1081 de 2015 modificado y adicionado por el artículo 5° del Decreto número 270 de 2017 y la Resolución número 994 de 2017 del Ministerio de Transporte, con el objeto de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas de la ciudadanía o interesados.

Que la Viceministra de Transporte (e), mediante el memorando número 20251130198983 del 30 de diciembre de 2025, certificó que se atendieron las observaciones recibidas por parte de los ciudadanos, y grupos de interés, como se registra en la Matriz de Respuesta a las Observaciones publicada en la página web del Ministerio de Transporte.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1°. Adiciónese el Capítulo 9 al Título 7 de la Resolución número 20223040045295 de 2022, en los siguientes términos:

“CAPÍTULO 9

Red de observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT)

Artículo 7.9.1. Objeto. El presente capítulo tiene por objeto estructurar la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT), como una estrategia permanente de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) con la finalidad de promover, fortalecer y articular la gestión del conocimiento y de la información en materia de seguridad vial en los modos de transporte terrestre carretero, férreo y fluvial.

Artículo 7.9.2. Ámbito de aplicación. El presente capítulo será aplicable en todo el territorio nacional, a los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital, y a las entidades o dependencias de los departamentos y ciudades capitales que no cuenten con organismo de tránsito, pero ejerzan las funciones de tránsito y transporte en el territorio.

Parágrafo 1°. Para efectos de la aplicación del presente capítulo, la gestión de los datos y de la información que se realice en el marco de la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT) deberá atender principios de gobernanza de datos, considerando los roles institucionales asociados a la producción, custodia y uso de la información, y sujetarse a la normativa vigente aplicable en materia de datos abiertos, acceso a la información pública y protección de datos personales.

Parágrafo 2°. La aplicación de las disposiciones del presente capítulo se implementará de manera gradual y progresiva, atendiendo a las capacidades institucionales, técnicas y tecnológicas de cada integrante de la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT), así como a la disponibilidad de recursos humanos, tecnológicos y financieros, sin perjuicio del cumplimiento de los objetivos del presente capítulo.

Artículo 7.9.3. Definiciones. Para la interpretación del presente capítulo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Área de influencia: Comprende los municipios y/o territorios en los que los integrantes de la ROT promoverán la gestión del conocimiento en materia de seguridad vial en los modos de transporte terrestre carretero, férreo y fluvial.

Gestión del conocimiento: proceso en el cual se adquiere, genera, comparte y utiliza datos, información, ideas y experiencias con el fin de contribuir a una acertada toma de decisiones de política pública basada en evidencia.

Gestión de los datos: proceso mediante el cual se almacenan, procesan y disponen los datos de manera articulada y dispuesta en repositorios centrales de fácil acceso. Los datos se conciben como una representación de un hecho o atributo de la realidad.

Gestión de la información: proceso que permite organizar y transformar los datos de forma que tengan un sentido y un significado con respecto a un tema en particular. Comprende la agregación de valor a los datos, para comprender y comunicar una idea.

Nivel de madurez: el nivel de madurez surge de la valoración que se les realiza a los integrantes de la ROT en cuanto a componentes estratégicos, de gestión del conocimiento, técnico y tecnológico, a partir de la aplicación de un instrumento diseñado por el ONSV de la ANSV, que responden los mismos integrantes.

Como resultado, se obtiene una clasificación de los integrantes de la ROT en uno de los siguientes seis niveles de madurez: i) Nivel 1 -Inicial, ii) Nivel 2 -Básico, iii) Nivel 3 -Intermedio bajo, iv) Nivel 4 -Intermedio alto, v) Nivel 5 -Avanzado, y, vi) Nivel 6 -Experto.

Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (OTSV): son organismos y/o unidades técnicas creadas con el objetivo de obtener información y realizar análisis, seguimiento e investigación de la seguridad en el transporte en los modos de transporte terrestre (carretero, férreo), y fluvial, dentro de cada uno de sus territorios.

Su responsabilidad es recopilar, analizar e interpretar información alrededor de la seguridad vial, con el fin de brindar una visión amplia de la situación a los entes tomadores de decisiones. Se orientan a consolidar un repositorio de datos sobre las prácticas, acciones y procesos asociados a la siniestralidad vial, con el objeto de crear un marco comprensivo de indicadores, recomendaciones e implementar acciones para los sectores y entidades involucradas en este proceso.

Su conformación se realiza de acuerdo con el interés y la voluntad de cada integrante de la ROT, mediante la conformación de equipos de trabajo, grupos internos de trabajo, comités o la forma organizativa que decida el integrante de la Red.

ROT: Se refiere a la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial.

Artículo 7.9.4. Objetivos. Los objetivos de la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial, son:

1. Generar estándares para la gestión de la información en materia de seguridad en el transporte en los modos de transporte terrestre (carretero, férreo) y fluvial, que permitan alinear conceptual, técnica y metodológicamente a los integrantes de la Red frente al manejo de la información.
2. Definir e implementar acciones que faciliten la conciliación de los datos y cifras que en materia de seguridad en el transporte en los modos de transporte terrestre (carretero, férreo) y fluvial que gestionan los integrantes de la Red.
3. Promover la creación, formalización y fortalecimiento de grupos de trabajo orientados a la gestión del conocimiento y la información en materia de seguridad en el transporte en los modos de transporte terrestre (carretero, férreo) y fluvial.
4. Impulsar estrategias de georreferenciación de la información en materia de seguridad en el transporte en los modos de transporte terrestre (carretero, férreo) y fluvial, generada por los integrantes de la Red.
5. Propiciar estrategias y acciones que promuevan el análisis, la investigación y la evaluación en materia de seguridad en el transporte en los modos de transporte terrestre carretero, férreo y fluvial, orientada a identificar tendencias y factores que inciden en la siniestralidad vial.
6. Fomentar el uso de la información generada por los integrantes de la ROT en los procesos de formulación de políticas públicas, toma de decisiones y elaboración de instrumentos de planeación como Planes de Desarrollo, Planes de Ordenamiento Territorial, Planes de Seguridad Vial, entre otros instrumentos en los ámbitos local, regional y nacional.
7. Adoptar canales para la difusión y divulgación del conocimiento en materia de seguridad en el transporte en los modos de transporte terrestre carretero, férreo y fluvial, y siniestralidad vial.
8. Fortalecer de manera continua las capacidades organizativas, técnicas y tecnológicas de los integrantes de la Red, con el fin de generar condiciones para la producción y gestión del conocimiento y la información en materia de seguridad en el transporte en los modos de transporte terrestre carretero, férreo y fluvial.

Artículo 7.9.5. Integración. La Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT) estará conformada por los siguientes integrantes permanentes, quienes deberán velar por el cumplimiento de los objetivos de la Red y el ejercicio de sus responsabilidades a partir de la entrada en vigencia del presente capítulo:

1. El Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV),
2. Los organismos de tránsito en funcionamiento de carácter departamental, municipal o distrital, y
3. Las entidades o dependencias de los departamentos y ciudades capitales que no cuentan con organismo de tránsito, pero ejerzan las funciones de tránsito y transporte en el territorio, quienes serán integrantes permanentes.

Artículo 7.9.6. Integrantes temporales. Podrán vincularse a la ROT, como integrantes temporales:

1. Alcaldías.

2. Esquemas asociativos de entidades territoriales y/o de jurisdicción especial.
3. Universidades.
4. Instituciones de Educación Superior.
5. Organismos de Apoyo al Tránsito.
6. Autoridades de tránsito y transporte de los modos de transporte terrestre (carretero, férreo) y fluvial.
7. Entidades públicas con interés en desarrollar actividades o funciones relacionadas con la gestión del conocimiento en seguridad de los modos de transporte terrestre (carretero, férreo) y fluvial.
8. Representantes del sector privado con interés en desarrollar actividades o funciones relacionadas con la gestión del conocimiento, o que estén obligados legal o contractualmente en asuntos relacionados con seguridad vial en los modos de transporte terrestre (carretero, férreo) y fluvial.

Parágrafo 1º. Los integrantes temporales señalados en el presente artículo se vincularán a la ROT mediante el mecanismo que defina la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y por el periodo que se defina en dicho mecanismo.

Parágrafo 2º. Podrán ser invitadas las iniciativas ciudadanas en materia de seguridad vial o que ejerzan labores de veeduría en dicha materia.

Artículo 7.9.7. Condiciones de los integrantes temporales. Para pertenecer a la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT), los integrantes temporales deberán cumplir como mínimo con las siguientes condiciones:

1. Realizar una manifestación inicial de interés de pertenecer a la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT), que incluya un autodiagnóstico referente a la gestión del conocimiento en materia de seguridad en el transporte en los modos de transporte terrestre (carretero, férreo) y fluvial dentro de su institución y/o entidad.
2. Designar un representante ante la ROT, el cual tendrá a su cargo el manejo de la comunicación y el liderazgo del desarrollo de las actividades que se realicen en el marco de la ROT.
3. Indicar el término de vigencia de la adhesión a la ROT, el cual será definido conjuntamente entre el nodo central de la ROT y el integrante temporal de la Red en función de las particularidades y objetivos comunes que se acuerden entre las partes, teniendo que en ningún caso podrá ser inferior a un año.

Artículo 7.9.8. Responsabilidades de los Integrantes de la Red. Los integrantes de la Red, considerando sus características institucionales, tienen las siguientes responsabilidades:

1. Apoyar en la recolección, procesamiento, y análisis periódico de la información de seguridad en el transporte en los modos de transporte terrestre carretero, férreo y fluvial a nivel territorial, con base en los lineamientos y estándares definidos en la ROT.
2. Participar activamente en la Red, contribuyendo al logro de sus objetivos, aplicando los lineamientos de gestión del conocimiento y la información.
3. Realizar el seguimiento a la seguridad en el transporte en los modos de transporte terrestre (carretero, férreo) y fluvial de los territorios, mediante la elaboración de boletines, fichas, mapas, construcción y/o actualización de indicadores y elaboración de documentos técnicos.
4. Socializar con el nodo central los estudios, investigaciones y publicaciones, así como las buenas prácticas que desarrollen o tengan conocimiento en materia de seguridad en el transporte en los modos de transporte terrestre (carretero, férreo) y fluvial.
5. Utilizar de manera adecuada las herramientas y/o instrumentos, brindados por la ANSV y por los demás integrantes de la Red, para el desarrollo y fortalecimiento de las actividades propias de la Red.
6. Participar en la definición, diseño, implementación y seguimiento de los planes de la ROT que permitan el fortalecimiento de sus integrantes.
7. Promover la difusión y el uso de la información de seguridad en el transporte en los modos de transporte terrestre (carretero, férreo) y fluvial en la formulación de políticas, planes, programas y proyectos del sector y en el área de influencia del integrante de la ROT.
8. Designar un enlace, grupo de trabajo, observatorio u otro esquema organizativo, que será el punto focal y de comunicación del integrante para el desarrollo de las actividades de la ROT.
9. Facilitar y fortalecer la articulación entre las dependencias e instancias territoriales como secretarías de salud, secretarías de educación, Policía Nacional, Fiscalía, academia, actores del ecosistema de la seguridad vial en el transporte carretero (terrestre y férreo) y fluvial, entre otros, relacionados con los objetivos de la Red.
10. Generar evidencia técnica, que puede ser mediante el desarrollo de estudios, investigaciones y evaluaciones relacionadas con la seguridad en el transporte en los modos de transporte terrestre (carretero, férreo) y fluvial.

11. Reportar y enviar al nodo central las bases de datos de siniestralidad y demás información relevante para los objetivos de la ROT, de una manera periódica, considerando las restricciones de uso o divulgación con los cuales puedan contar esta información.
12. Velar por la seguridad e integridad de la información que sea compartida por la ANSV y por los demás integrantes de la Red.
13. Promover la captura y uso de información georreferenciada en materia de seguridad en el transporte en los modos de transporte terrestre carretero, férreo y fluvial.
14. Las demás necesarias para el cumplimiento del objeto de la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial.

Parágrafo. Para efectos de la aplicación del presente capítulo, los observatorios de movilidad, transporte, seguridad vial u otros observatorios territoriales existentes que, con anterioridad a su entrada en vigor, desarrollen actividades de producción, análisis, seguimiento, investigación y difusión de información en materia de seguridad vial, podrán cumplir las funciones de los Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (OTSV).

Artículo 7.9.9. Participación y delegación. La participación de los integrantes de la ROT será ejercida por el representante legal de cada organismo, entidad u organización que la integre, o por el delegado que este designe.

Parágrafo. Los integrantes de la ROT deberán designar un enlace e informar al Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) su nombre, cargo e información de contacto, dentro del mes siguiente a la entrada en vigencia del presente capítulo. Así mismo deberá notificar al ONSV cualquier cambio posterior del representante ante la ROT.

Artículo 7.9.10. Organización. La Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT) tendrá la siguiente organización:

1. Nodo Central.
2. Nodos Regionales.
3. Integrantes de la ROT.

Artículo 7.9.11. Nodo Central. El Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial se constituirá en el nodo central de la ROT y ejercerá las funciones de Secretaría Técnica de la Red.

Artículo 7.9.12. Responsabilidades del Nodo Central. El Nodo Central tiene las siguientes responsabilidades:

1. Articular las relaciones entre y con los integrantes de la Red, en los ámbitos regional y local.
2. Definir y adoptar los lineamientos y estándares para la gestión del conocimiento y la información en el marco de los objetivos de la ROT, así como la elaboración de manuales, guías y demás documentación para la operación de la Red y mejoramiento técnico y organizacional de la ROT.
3. Hacer seguimiento al cumplimiento de los objetivos de la Red, así como generar herramientas que permitan a los integrantes realizar monitoreo a la gestión del conocimiento en materia de seguridad vial.
4. Evaluar periódicamente los aspectos operativos y estratégicos de la Red con el propósito de implementar ajustes basados en evidencia que optimicen su efectividad en la toma de decisiones en materia de seguridad vial.
5. Definir y promover la implementación de tecnologías para la gestión de la Información y el conocimiento en materia de seguridad vial.
6. Fomentar el uso de la información de seguridad vial generada por los integrantes, en los procesos de formulación de políticas, toma de decisiones, planes, programas y proyectos del sector en los ámbitos nacional y/o territorial.
7. Convocar periódicamente a los integrantes de la Red a espacios de coordinación, promoviendo su participación activa en mesas técnicas y agendas colaborativas.
8. Brindar asistencia y apoyo técnico continuo a los integrantes de la Red, con el fin de fortalecer sus capacidades organizativas, técnicas, y tecnológicas, mediante procesos de capacitaciones, acompañamiento en la producción, transferencia y gestión del conocimiento y la información en materia de seguridad vial.
9. Fomentar la creación y fortalecimiento de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial, apoyando su consolidación a través de recursos técnicos y orientación normativa.
10. Propiciar y promover el acceso a datos en materia de seguridad vial para su utilización por parte de los integrantes de la ROT, considerando las restricciones legales de uso o divulgación que puedan contar los datos primarios.
11. Caracterizar el nivel de madurez de los integrantes de la ROT e identificar las principales líneas estratégicas y temáticas para la gestión del conocimiento.

Parágrafo. En el ejercicio de las responsabilidades previstas en el presente artículo, el Nodo Central promoverá mecanismos de participación y articulación técnica con los integrantes de la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT), con el fin de propiciar la construcción concertada de lineamientos, estándares y herramientas, reconociendo las capacidades y experiencias territoriales existentes.

Artículo 7.9.13. Funciones de la Secretaría Técnica. La Secretaría Técnica de la Red de Observatorios Territoriales del nodo central, tendrá las siguientes funciones y estará a cargo del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV):

1. Gestionar y mantener actualizado el registro oficial de integrantes permanentes y temporales que hagan parte de la ROT.
2. Definir los lineamientos y estándares técnicos para la operación de la ROT, definiendo estándares de calidad, formatos unificados y métricas estandarizadas, en coordinación con los integrantes.
3. Implementar y administrar el repositorio centralizado de la Red, garantizando el acopio sistemático de la información producida por los integrantes de la ROT, relacionada con el desarrollo de actividades de la Red.
4. Elaborar, sistematizar y custodiar la documentación derivada del trabajo colaborativo de la ROT, mediante la elaboración de actas, informes técnicos, archivos magnéticos y/o memorias de gestión, estableciendo protocolos de preservación digital.
5. Monitorear la gestión e identificar el nivel de madurez de manera periódica de cada uno de los integrantes de la ROT, de acuerdo con la metodología definida para este fin.
6. Las demás necesarias para el cumplimiento de los objetivos misionales y estratégicos de la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial.

Artículo 7.9.14. Nodos Regionales. Con el propósito de articular esfuerzos institucionales de manera territorial y fortalecer procesos regionales de manera focalizada, la ROT propiciará la organización de nodos regionales que agruparán a los integrantes de la Red por áreas de similares condiciones geográficas, sociales o económicas. Cada nodo regional contará con un(a) integrante de la ROT denominado polo de desarrollo del nodo, quien ejercerá el liderazgo en el logro de los Objetivos de la Red en el área de influencia del nodo.

En el proceso de estructuración de la ROT, se definen los siguientes nodos regionales:

1. Nodo Región Central, con cobertura en los departamentos de Cundinamarca, Boyacá, Tolima, Huila y la ciudad de Bogotá D. C.
2. Nodo Región Eje Cafetero y Antioquia, con cobertura en los departamentos de Antioquia, Caldas, Quindío y Risaralda.
3. Nodo Región Caribe: con cobertura en los departamentos del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina; Atlántico; Bolívar; Cesar; Córdoba; La Guajira; Magdalena, y Sucre.
4. Nodo Región Pacífico, con cobertura en los departamentos de Cauca, Chocó, Nariño y Valle del Cauca.
5. Nodo Región de los Santanderes, con cobertura en los departamentos de Santander y Norte de Santander.
6. Nodo Región Llanos y Orinoquía, con cobertura en los departamentos de Arauca, Casanare, Meta y Vichada.
7. Nodo Región Amazonia, con cobertura en los departamentos de Amazonas, Caquetá, Putumayo, Vaupés, Guaviare y Guainía.

Los polos de desarrollo serán definidos en función del nivel de madurez, del análisis de conveniencia para la articulación que realice el ONSV y de la disposición y capacidad de los integrantes de la ROT.

Parágrafo. Los integrantes de la ROT podrán proponer cambios en la distribución de los nodos regionales de acuerdo con las condiciones de madurez, de la política pública y el desarrollo de la ROT, los cuales serán aprobados por el nodo central de acuerdo con los requisitos que se definan para este fin por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Artículo 7.9.15. Funcionamiento de la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT). El funcionamiento de la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT) estará bajo la coordinación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en su calidad de Secretaría Técnica, el cual será responsable de custodiar la documentación que soporte la adhesión de los integrantes y de garantizar el cumplimiento de los procedimientos establecidos para su incorporación y permanencia.

Los integrantes de la Red deberán actuar de manera coordinada dentro de su ámbito territorial, promoviendo la complementariedad de acciones y evitando la duplicidad de esfuerzos, con el propósito de fortalecer la gestión del conocimiento y de la información en materia de seguridad vial.

Los integrantes temporales mantendrán su participación hasta el vencimiento del acuerdo de Entendimiento AE-002-2023, pudiendo formalizar su adhesión conforme a las disposiciones previstas en la presente resolución

Artículo 7.9.16. Articulación. La Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT) coordinará sus acciones con otros actores de entidades públicas, el sector académico y el sector privado, que compartan objetivos o propósitos comunes, con el fin de propiciar procesos de intercambio técnico, científico, instrumental e investigativo, entre otros, que aporten a la gestión del conocimiento y de la información en materia de seguridad vial en el país.

Artículo 7.9.17. Entrada en vigencia de las disposiciones para los modos férreo y fluvial. Las disposiciones previstas en el presente capítulo, en lo relacionado con los modos de transporte férreo y fluvial entrarán en vigencia y serán aplicables a partir del momento en que la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) cuente con la capacidad administrativa y financiera necesaria para el desarrollo de las funciones asignadas en dichos modos, de conformidad con la reglamentación que para el efecto se expida.

Artículo 2°. Vigencia. La presente resolución rige a partir del día siguiente a la fecha de su publicación en el *Diario Oficial*.

Publíquese y cúmplase.

La Ministra de Transporte,

María Fernanda Rojas Mantilla.

(C. F.)

SUPERINTENDENCIAS

Superintendencia de Industria y Comercio

RESOLUCIONES

RESOLUCIÓN NÚMERO 16260 DE 2026

(marzo 6)

por la cual se actualiza la Tasa por servicios de instrucción, formación, enseñanza o divulgación que preste la Entidad en temas relacionados con la Propiedad Intelectual para el año 2026.

Radicación 26-62705

El Secretario General, en ejercicio de las facultades conferidas por la Resolución número 42761 del 23 de julio de 2013, y

CONSIDERANDO

Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6°, numeral 8 del Decreto número 4886 de 2011, la Superintendencia de Industria y Comercio en ejercicio de sus funciones misionales debe diseñar y promover mecanismos y herramientas para la divulgación, promoción y fomento de las funciones, trámites y servicios institucionales.

Que en fecha 21 de octubre de 2011, se suscribió entre la Organización Mundial de la Propiedad Intelectual (OMPI), la Dirección Nacional de Derecho de Autor (DNDA) y esta Superintendencia, un Acuerdo Marco de Cooperación para el Establecimiento de la Academia Colombiana de Propiedad Intelectual.

Que para organizar de mejor manera la labor efectuada por un grupo de servidores de la Entidad, se creó el Grupo de Trabajo Aula de Propiedad Industrial (API) mediante la Resolución número 76149 de 11 de diciembre de 2013, al cual se atribuyeron las siguientes funciones:

“ARTÍCULO SEGUNDO: El Grupo de Trabajo Aula de Propiedad Industrial desarrollará las siguientes funciones:

1. *Diseñar e implementar estrategias, programas y proyectos que contribuyan a la formación, apropiación y utilización del sistema de propiedad intelectual a nivel nacional en los escenarios de sensibilización, divulgación y capacitación.*
2. *Gestionar las actividades de formación en materia de propiedad intelectual a públicos específicos y/o ciudadanía en general.*
3. *Desarrollar campañas educativas bajo modalidades de enseñanza presencial y virtual en materia de propiedad intelectual.*
4. *Gestionar alianzas estratégicas y convenios de cooperación que permitan fortalecer y posesionar el aula de propiedad intelectual nacional e internacional.*
5. *Administrar los eventos de formación orientados a la sensibilización, divulgación y capacitación en propiedad intelectual.*
6. *Crear, adaptar, traducir y/o gestionar lo necesario en materia de contenido académico especializado que contribuya al aumento de la oferta académica del Aula de Propiedad Intelectual.*
7. *Participar en los procesos de formulación de políticas y lineamientos que puedan generarse a nivel entidad y/o gobierno nacional frente al sistema de transferencia de tecnología.*
8. *Apoyar a la Delegatura para la Propiedad Industrial desde el componente de academia y transferencia de conocimiento para articular las políticas y lineamientos frente al sistema de transferencia de tecnología.*
9. *Ampliar la red de formador de formadores en Propiedad Intelectual.*
10. *Fomentar la Propiedad Industrial en el escenario empresarial, académico, investigativo y tecnológico entre otros.*
11. *Atender oportunamente y dentro de los términos legales las solicitudes presentadas por los usuarios sobre asuntos del grupo de trabajo.*