

información, además de la matrícula del vehículo tractor, la matrícula del semirremolque, remolque o remolque balanceado, peso por eje y demás información que sea requerida por la autoridad de supervisión y control, bajo las condiciones que esta estime pertinentes para garantizar la seguridad y calidad de la información del pesaje para efectos del control operativo en vía.

Los operadores de estaciones de pesaje y de básculas dinámicas que se autoricen en el país, deberán conservar la evidencia fotográfica, filmica o por medios audiovisuales, que permita demostrar la comisión de una infracción de tránsito o transporte por el incumplimiento de lo establecido en las normas de control de peso. La evidencia deberá ser conservada por un término de tres (3) años, contados a partir de la comisión de la infracción.

CAPÍTULO IV

Medidas complementarias

Artículo 17. Adiciónese el artículo 5.7.11. al Capítulo 7 de la Resolución número 20223040045295 de 2022, el cual quedará así:

“**Artículo 5.7.11. Corrección oficiosa de la información registrada en el sistema RUNT.** Los Organismos de Tránsito en donde se encuentre registrada la cuenta de los vehículos de carga, que en el sistema RUNT tengan Peso Bruto Vehicular (PBV) en cero (0) o sin valor, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente adición, deberán asignar oficiosamente en el sistema RUNT, el PBV que le corresponde a cada automotor, con base en los documentos que reposan en la carpeta de los automotores y que contempla el artículo 5.7.2. del Capítulo 7 del Título 5 de la presente resolución o, en su defecto, asignar un PBV presuntivo, con fundamento en la tabla publicada por el Ministerio de Transporte en la página web que señala el parágrafo 1°, del artículo 5.7.3. de esta resolución. Para tal efecto expedirán el Acto Administrativo en el que se adopta la decisión de anotación registral correspondiente y lo cargarán con sus respectivos soportes, en archivo digital, en la Mesa de Servicio del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), la cual procederá al registro de la información que corresponda.

Lo anterior sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 5.7.2. y 5.7.3 de la presente resolución o aquellos que los modifiquen, adicionen o sustituyan.

En todo caso, la asignación oficiosa del PBV en el RUNT, realizada por el Organismo de Tránsito podrá ser controvertida por parte del propietario del vehículo, el locatario y/o su apoderado y admitirá prueba en contrario. Las actuaciones administrativas que se inicien para desvirtuar el PBV asignado, deberán decidirse con base en los documentos señalados en los artículos 5.7.2. y 5.7.3 de la presente resolución.

Parágrafo 1°. La corrección que se requiera para superar las inconsistencias que se identifiquen frente al Peso Bruto Vehicular (PBV) de los vehículos de transporte de carga, asociadas a causas diferentes de las indicadas en el presente artículo, se adelantará en forma oficiosa adoptando las medidas que permitan subsanar el registro, incluida la reconstrucción de los expedientes. Lo anterior sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5.7.2. y siguientes de la presente resolución.

Parágrafo 2°. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 22 de la Ley 2050 de 2020, el incumplimiento de lo señalado en el presente artículo dará lugar a la imposición de las sanciones de que tratan los literales a), b), d) y e) del artículo 12 de la misma ley, previo el desarrollo de las investigaciones administrativas que deberán tener lugar en los términos de los artículos 13 y siguientes de la Ley 2050 de 2020, o las normas que la adicionen, modifiquen o sustituyan”.

Artículo 18. Adiciónese el artículo 5.8.7.2.3. a la subsección 2 de la sección 7 del Capítulo 8 de la Resolución número 20223040045295 de 2022, el cual quedará así:

“**Artículo 5.8.7.2.3. Reglas de aproximación para la medición durante el control del peso en báscula de los vehículos de transporte terrestre automotor de carga.** Con el propósito exclusivo de garantizar la uniformidad a nivel nacional en los parámetros aplicables al control de pesaje en báscula de los vehículos de transporte terrestre automotor de carga, en todos los casos en los que el Peso Bruto Vehicular Máximo (PMV) permitido en kilogramos de un equipo no corresponda a un número entero múltiplo de 20, el mismo deberá aproximarse al número entero superior más cercano que cumpla esta condición aritmética.

El número entero en kilogramos al que se realice la aproximación será considerado, para efectos del control de peso, como el Peso Máximo Vehicular (PMV) del vehículo de transporte de carga, y únicamente cuando el pesaje exceda dicho valor se entenderá configurado un incumplimiento de los límites de peso”.

Artículo 19. *Vigencia.* La presente resolución rige a partir del día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial* y adiciona parcialmente la Resolución de 20223040045295 de 2022.

Publíquese y cúmplase.

La Ministra de Transporte,

María Fernanda Rojas Mantilla.
(C. F.).

SUPERINTENDENCIAS

Superintendencia de Transporte

RESOLUCIONES

RESOLUCIÓN NÚMERO 009596 DE 2026

(julio 29)

por la cual se adiciona el parágrafo 9° al artículo 7.4 del título VII de la Circular Única de Infraestructura y Transporte de la Superintendencia de Transporte.

El Superintendente, en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales y, en especial, las que le confieren los numerales 2 y 18 del artículo 7° del Decreto número 2409 de 2018, y

CONSIDERANDO:

Que la Superintendencia de Transporte, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 4° del Decreto número 2409 de 2018, tiene por objeto la vigilancia, inspección y control que le corresponden al Presidente de la República como suprema autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte e infraestructura, así como las funciones de autoridad de protección de usuarios del sector transporte y las demás atribuidas por la ley.

Que, de conformidad con lo previsto en el numeral 8 del artículo 7° del Decreto número 2409 de 2018, le corresponde a la Superintendencia de Transporte vigilar, inspeccionar y controlar las condiciones subjetivas de las empresas de servicio público de transporte, puertos, concesiones e infraestructura y servicios conexos.

Que mediante Resolución número 12173 de 19 de noviembre de 2024 se adicionó el Título VII de la Circular Única de Infraestructura y Transporte de la Superintendencia de Transporte, para la implementación, uso y apropiación de la estrategia Superintendencia de Transporte Digital.

Que en los considerandos de la mentada resolución se precisó que la Superintendencia de Transporte seguirá impartiendo actos administrativos cada vez que se requiera, con el fin de brindar instrucciones y/o claridad a los sujetos vigilados y a los grupos de interés sobre los requerimientos estipulados en el Título VII de la Circular Única de Infraestructura y Transporte.

Que en el parágrafo 5° del artículo 7.4 de la Circular Única de Infraestructura y Transporte que desarrolla puntualmente el Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST-VIGIA 2), especifica que los sujetos obligados podrán, de manera opcional, definir el(los) aliado(s) tecnológico(s) que se encargue(n) de la integración, registro y actualización de la información que corresponda en dicho sistema. Para tal efecto, la Superintendencia de Transporte expidió el “ANEXO TÉCNICO-ALIADOS TECNOLÓGICOS”, que hace parte integral de la Resolución número 12173 del 19 de noviembre de 2024 y donde se definió el procedimiento para el reporte de información a través de servicios web por parte de los aliados tecnológicos.

Que mediante Resolución número 2328 del 6 de marzo de 2025 se fijaron lineamientos a las empresas del sector transporte respecto de la implementación del Sistema de Administración de Riesgos de Lavado de Activos, Financiación del Terrorismo y Financiación de la Proliferación de Armas de Destrucción Masiva (SARLAFT). Particularmente, en el parágrafo 2° del artículo 2° de dicho acto administrativo, se señaló que en la página web <https://transformaciondigital.supertransporte.gov.co> se publicará la hoja de ruta de implementación e inicio de la operación del módulo de supervisión SARLAFT en el Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST-VIGIA 2).

Que mediante Resolución número 16615 del 5 de noviembre de 2025 se modificó parcialmente la Resolución número 2328 del 6 de marzo de 2025, en lo relacionado con el ámbito de aplicación del SARLAFT y se amplió el plazo para su implementación.

Que el sector transporte presenta una alta heterogeneidad en cuanto al tamaño y capacidad económica de los sujetos vigilados, lo cual hizo necesario ajustar la aplicabilidad del SARLAFT bajo criterios objetivos que permitan diferenciar las obligaciones de acuerdo con dicha capacidad, bajo el principio de proporcionalidad regulatoria.

Que, en esa medida, se requirió modificar y adicionar el Capítulo 6 del Título V Circular Única de Infraestructura y Transporte de la Superintendencia de Transporte, con el fin de incluir el Régimen de Medidas Simplificadas para la prevención de riesgos LA/FT/FP dirigido a los sujetos obligados que se encuentren dentro de la clasificación conforme a las especificaciones impartidas en la Resolución número 4607 del 9 de abril de 2026.

Que por medio de la Circular Externa número 005 del 6 de mayo de 2026 se emitió la Política para la supervisión del Sistema de Administración de Riesgos de Lavado de Activos, Financiación del Terrorismo y Financiación de la Proliferación de Armas de

Destrucción Masiva (SARLAFT) y del Régimen de Medidas Simplificadas (RMS). Con el propósito de adelantar una supervisión efectiva sobre el cumplimiento del SARLAFT y del RMS, la Superintendencia de Transporte ha diseñado e implementado la herramienta tecnológica denominada “Módulo de Supervisión SARLAFT, en el Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST-VIGIA 2)”, cuyo objetivo consiste en el reporte de información con respecto al funcionamiento de estos sistemas por parte de los sujetos obligados.

Para tal fin, en el mencionado acto administrativo se señaló que la información deberá ser reportada de manera periódica dentro de los 10 días siguientes al vencimiento de los siguientes periodos:

Reportes Módulo de Supervisión SARLAFT-RMS				
Clasificación	Período			Plazo reporte
Período 1	enero	febrero	marzo	10 de abril
Período 2	abril	mayo	junio	10 de julio
Período 3	julio	agosto	septiembre	10 de octubre
Período 4	octubre	noviembre	diciembre	10 de enero

Teniendo en cuenta el período de transición para la implementación del SARLAFT y/o del Régimen de Medidas Simplificadas, consagrado en el artículo 2° de la Resolución número 2328 de 2025, **el primer reporte del cumplimiento del RMS deberá realizarse a más tardar el 10 de agosto de 2026**, con lo que se reportará la información correspondiente a los meses de mayo, junio y julio de la presente anualidad.

De ahí en adelante, deberá seguirse el cronograma de reportes establecido previamente, por lo que para el período 3 a reportar en el año 2026, con fecha máxima es el 10 de octubre, corresponde registrar la información referente a los meses de agosto y septiembre de dicha anualidad, ya que la información del mes de julio ya fue presentada. En lo sucesivo, se cargará la información de los tres meses respectivos según el período a reportar de manera normal.

Que todos los actos administrativos son modificables, aun los que gozan de inmutabilidad, toda vez que la modificación no afecta la existencia del acto administrativo modificado, como tampoco lo sustancial del sentido o alcance de su contenido¹.

Que, en ese orden de ideas, la Superintendencia de Transporte se encuentra plenamente facultada en ejercicio de su potestad instructiva para modificar, adecuar y reglamentar las condiciones de reporte de información a través del Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST-VIGIA 2), con el fin de optimizar la supervisión del sector.

En ese sentido, se requiere adicionar un párrafo el artículo 7.4 del Título VII de la Circular Única de Infraestructura y Transporte en el sentido de precisar que los sujetos obligados a reportar información en el módulo de supervisión SARLAFT en el Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST-VIGIA 2) lo podrán hacer de forma directa o, si lo consideran, a través del (de los) aliado(s) tecnológico(s) que cumplan con los requisitos dispuestos en el anexo técnico de la Resolución número 12173 del 19 de noviembre de 2024 y en el anexo técnico que hace parte integral del presente acto administrativo.

Que, en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1°. *Adicionar* al artículo 7.4 del Título VII de la Circular Única de Infraestructura y Transporte el siguiente párrafo:

“(…) **Parágrafo 9°. Interoperabilidad con el Módulo de Supervisión SARLAFT.** Los sujetos obligados al reporte de información con respecto al funcionamiento del SARLAFT y el Régimen de Medidas Simplificadas, en el Módulo de Supervisión SARLAFT dispuesto en el Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST-VIGIA 2), podrán, de manera opcional, y bajo su propio costo, riesgo y responsabilidad, definir el(los) aliado(s) tecnológico(s) que se encargue(n) de la integración, el registro y la actualización de los datos, documentos electrónicos, archivos y evidencias digitales en el referido Sistema.

Para tal fin, el aliado tecnológico seleccionado deberá dar cumplimiento a lo dispuesto en el “**ANEXO TÉCNICO-ALIADOS TECNOLÓGICOS**”, que hace parte integral de la Resolución número 12173 de 2024, el cual define el procedimiento del proceso de autorización para el reporte de información a través de servicios web por parte de los aliados tecnológicos.

Adicionalmente, también deberán dar pleno cumplimiento a lo establecido en el “**ANEXO TÉCNICO-ALIADO TECNOLÓGICO SARLAFT-RMS**”: que hace parte integral del presente acto administrativo.

En ese sentido, los aliados tecnológicos deberán garantizar la protección de datos personales y la seguridad, confidencialidad y reserva de la información que procesen en el desarrollo de sus actividades, en concordancia con lo establecido en el articulado de la Ley 1581 de 2012, entre ellos el artículo 10.

Cabe resaltar que la finalidad de autorizar aliados tecnológicos es para la realización del reporte de información a la Superintendencia de Transporte en el Módulo de Supervisión SARLAFT, implementado en el SINST-VIGIA 2, a nombre de los sujetos obligados a la implementación del SARLAFT o RMS, sin que esto implique una transferencia de responsabilidad a tal aliado, por lo que de presentarse fallas, caídas de servidor u omisiones del aliado tecnológico privado, estas no exonerarán de una posible responsabilidad administrativa sancionatoria al sujeto obligado.

Por ningún motivo los aliados tecnológicos podrán reportar a la Unidad de Información y Análisis Financiero (UIAF) la información establecida en los artículos 5.6.8.4 -Revisoría fiscal-, 5.6.12 -Reporte de ROS-, 5.6.12.1 -Reportes Objetivos-, 5.6.12.2 -Reporte de Ausencia de Reportes Objetivos- y 5.6.18 -Obligaciones del Representante Legal- que fueron modificados y adicionados por las Resoluciones números 2328 del 6 de marzo de 2025 y 4607 del 9 de abril de 2026; pues esta obligación le corresponde al Oficial de Cumplimiento, en lo que respecta al SARLAFT, y al Representante Legal, en lo concerniente al Régimen de Medidas Simplificadas, o al revisor fiscal en los términos del Capítulo VIII del Código de Comercio, particularmente el artículo 207”.

Artículo 2°. *Anexo Técnico. Adoptar e incorporar* como parte integral del presente acto administrativo y del Título VII de la Circular Única de Infraestructura y Transporte el “**ANEXO TÉCNICO - ALIADO TECNOLÓGICO SARLAFT-RMS**”.

Artículo 3°. *Vigencia.* La presente Resolución rige desde su publicación.

Artículo 4°. *Publicar* la presente Resolución en el **Diario Oficial** y en la página web de la Superintendencia de Transporte.

Publíquese y cúmplase

El Superintendente,

Alfredo Enrique Piñeres Olave.



ANEXO TÉCNICO - ALIADO TECNOLÓGICO SARLAFT - RMS

Requisitos para Aliados Tecnológicos

Superintendencia de Transporte

Versión 1.0
Mayo 27 de 2026.

Página 1 de 9
GJ-FR-015 V1, 24- mayo -2023

¹ Berrocal, L. (2016). Manual del Acto administrativo.

1. TABLA DE CONTENIDO 1. Tabla de Contenido 2. Objetivo 3. Alcance 4. Requisitos Funcionales de la Plataforma 5. Requisitos de Arquitectura Tecnológica 6. Requisitos de Seguridad de la Información 7. Requisitos de Infraestructura 8. Plan de Continuidad del Negocio 9. Soporte Técnico 10. Referencias y Experiencia en materia de administración de riesgos LA/FT/FP Página 2 de 9 GJ-FR-015 V1, 24- mayo -2023	2. OBJETIVO Establecer los requisitos mínimos para el proceso de autorización de Aliados Tecnológicos para interoperar con el Módulo de Supervisión SARLAFT dispuesto en el Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST – VIGIA 2). 3. ALCANCE El presente Anexo Técnico aplica a todas las personas jurídicas que deseen acreditarse como aliados tecnológicos autorizados para interoperar con el Módulo de Supervisión SARLAFT dispuesto en el Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST – VIGIA 2). 4. REQUISITOS FUNCIONALES DE LA PLATAFORMA TECNOLÓGICA ALIADO TECNOLÓGICO SARLAFT - RMS. La plataforma tecnológica debe contar con las siguientes funcionalidades mínimas: 4.1 Módulo de Seguimiento de Tareas (relacionado con SARLAFT y RMS) en Tiempo Real. La plataforma debe permitir el seguimiento continuo y en tiempo real de todas las actividades de relacionadas con el funcionamiento del SARLAFT y RMS. El Aliado Tecnológico deberá cumplir con los siguientes requisitos: Dashboard principal con visualización del estado general de cumplimiento. Indicadores de progreso por actividad, área, responsable y período. Actualización automática del estado de las actividades de mitigación relacionadas a SARLAFT y RMS sin necesidad de recargar la página. Filtros y vistas personalizables según las necesidades del usuario. Trazabilidad completa de las acciones realizadas sobre cada actividad relacionadas con el SARLAFT y RMS (historial de cambios). Capacidad de asignar y reasignar actividades relacionadas a SARLAFT y RMS a diferentes responsables. 4.2 Sistema de Alertas y Recordatorios. La plataforma debe contar con un sistema robusto de notificaciones que garantice el cumplimiento oportuno. Se requiere: Alertas automáticas por correo electrónico para cada actividad próximas a vencer. Notificaciones dentro de la plataforma (in-app) en tiempo real. Configuración flexible de tiempos de alerta (días previos al vencimiento). Escalamiento automático de alertas según niveles de criticidad. Recordatorios programables y recurrentes. Consolidado diario o semanal de actividades relacionadas con el SARLAFT y RMS pendientes para supervisores. Página 3 de 9 GJ-FR-015 V1, 24- mayo -2023
4.3 Gestión de Evidencias El sistema debe permitir la gestión integral de las evidencias documentales que soportan el cumplimiento: Carga de documentos en múltiples formatos (PDF, Word, Excel, imágenes). Organización jerárquica de documentos por categoría, período y tarea. Búsqueda avanzada de documentos por metadatos y contenido. Vinculación de evidencias con tareas específicas. Previsualización de documentos sin necesidad de descarga. Límites de almacenamiento claramente definidos por cliente. 4.4 Reportes y Métricas La plataforma debe generar reportes e indicadores que permitan evaluar el estado del cumplimiento: Reportes de cumplimiento por período (mensual, trimestral, anual). Indicadores clave de desempeño (KPIs) configurables. Gráficos y visualizaciones interactivas del estado de cumplimiento. Exportación de reportes en formatos estándar (PDF, Excel). Reportes comparativos entre períodos. Métricas de productividad por responsable y área. Generación de informes para presentación ante entes de control. 4.5 Gestión de Roles y Permisos El sistema debe implementar un modelo de control de acceso basado en roles (RBAC): Definición de roles predeterminados (Administrador, Supervisor, Operador). Creación de roles personalizados según necesidades de la entidad. Asignación granular de permisos por módulo y funcionalidad. Segregación de funciones para garantizar independencia en la gestión. Auditoría de accesos y cambios en permisos. Gestión de múltiples empresas/sedes desde una única cuenta administradora. 4.6 Interfaz de Usuario El Aliado Tecnológico debe describir las características de usabilidad de su plataforma, incluyendo: diseño responsivo para acceso desde dispositivos móviles, cumplimiento de políticas de accesibilidad según lineamientos de MinTIC, disponibilidad en idioma español, y experiencia de usuario intuitiva que minimice la curva de aprendizaje. 4.7 Gestión del Riesgo LA/FT/FP El Aliado Tecnológico deberá disponer de funcionalidades que permitan apoyar la implementación, operación y monitoreo del SARLAFT y RMS por parte del sujeto obligado, incluyendo como mínimo: Consulta de listas vinculantes para Colombia. Screening automático de contrapartes. Integración con fuentes externas de información para debida diligencia. Gestión y actualización de perfiles de riesgo. Página 4 de 9 GJ-FR-015 V1, 24- mayo -2023	Segmentación de factores de riesgo. Parametrización de señales de alerta. Monitoreo de operaciones y eventos relevantes. Identificación de operaciones inusuales. Registro de decisiones del Oficial de Cumplimiento. Generación de indicadores y reportes de riesgo. Conservación de trazabilidad de las evaluaciones realizadas. 5. REQUISITOS DE ARQUITECTURA TECNOLÓGICA El Aliado Tecnológico debe presentar documentación detallada de la arquitectura de su solución: 5.1 Marco de Referencia de Arquitectura Indicar el framework de arquitectura utilizado para el diseño de la solución (TOGAF, Zachman, etc.) y justificar su selección. 5.2 Descripción de Componentes Proporcionar descripción detallada de los componentes tecnológicos que conforman la plataforma: frontend, backend, base de datos, servicios de integración, colas de mensajería, caché, entre otros. 5.3 Diagramas de Arquitectura Presentar los siguientes diagramas técnicos: Diagrama de contexto del sistema. Diagrama de componentes. Diagrama de despliegue. Diagrama de integración (APIs, servicios web). Diagrama de seguridad. 5.4 Integración de Datos Describir la estrategia de integración de datos, incluyendo: protocolos utilizados (REST, SOAP, GraphQL), formatos de intercambio (JSON, XML), mecanismos de sincronización y APIs disponibles para integración con sistemas externos. 5.5 Escalabilidad y Rendimiento Explicar cómo la arquitectura soporta el crecimiento en usuarios y transacciones, incluyendo: estrategias de escalamiento horizontal/vertical, uso de balanceadores de carga, implementación de caché y CDN, y métricas de rendimiento garantizadas. 5.6. Especificación de integración del Módulo SARLAFT y ambiente de pruebas La Superintendencia de Transporte pondrá a disposición de los aspirantes a Aliado Tecnológico, desde la apertura del proceso de autorización y como documento referenciado del presente Anexo, la especificación técnica de integración del Módulo SARLAFT del sistema SINST – VIGIA 2, la cual contendrá como mínimo: (i) el diccionario de datos con la definición, tipo, longitud y obligatoriedad de cada campo; (ii) el catálogo de servicios web disponibles, Página 5 de 9 GJ-FR-015 V1, 24- mayo -2023

descrito mediante un estándar abierto de especificación legible por máquina — tal como OpenAPI (Swagger) para servicios REST, WSDL para servicios SOAP o SDL para GraphQL, según corresponda al estilo de servicio—, con sus métodos, mecanismo de autenticación y la estructura de los mensajes de solicitud y respuesta; (iii) las reglas de validación y las causales de rechazo; (iv) los estados del reporte y los códigos de error; y (v) la periodicidad y demás parámetros técnicos del reporte. Asimismo, la Superintendencia dispondrá de un ambiente de pruebas (sandbox) que reproduzca el comportamiento del ambiente productivo, disponible para los aspirantes durante las etapas de preparación y de pruebas en ambiente controlado, con el fin de permitir el desarrollo y la verificación de la integración con anterioridad a la evaluación técnica.

La especificación de servicios web se publicará en un formato estándar, abierto e interoperable que permita su procesamiento automatizado y la generación de clientes y validadores, con el fin de reducir la ambigüedad de la integración y los tiempos de desarrollo. Parágrafo segundo. La especificación de integración y el ambiente de pruebas se mantendrán actualizados y su versión vigente será publicada por la Superintendencia. Cualquier modificación se sujetará a las reglas de gestión del cambio previstas en este Anexo.

6. REQUISITOS DE SEGURIDAD DE LA INFORMACIÓN

6.1 Gestión de Acceso

El Aliado Tecnológico debe describir los mecanismos de control de acceso implementados:

- Autenticación segura (contraseñas robustas, políticas de complejidad).
- Autenticación multifactor (MFA) disponible.
- Soporte para autenticación federada (OpenID Connect, OAuth 2.0, SAML).
- Gestión de sesiones y timeout de inactividad.
- Bloqueo de cuentas por intentos fallidos.

6.2 Cifrado de Datos

Detallar las medidas de cifrado implementadas:

- Cifrado de datos en tránsito mediante TLS 1.2 o superior (certificados SSL).
- Cifrado de datos en reposo para información sensible.
- Gestión segura de claves de cifrado.

6.3 Auditoría y Monitoreo

- Describir las capacidades de auditoría y monitoreo de seguridad:
- Registro de eventos de seguridad (logs de acceso, cambios de configuración).
- Monitoreo de actividades sospechosas.
- Alertas de seguridad automatizadas.
- Retención de logs según políticas definidas.

7. REQUISITOS DE INFRAESTRUCTURA

El Aliado Tecnológico debe documentar la infraestructura tecnológica que soporta la plataforma:

7.1 Ambiente de Hospedaje

- Tipo de hospedaje (nube pública, privada, híbrida, on-premise).
- Proveedor de nube utilizado (AWS, Azure, GCP, etc.) si aplica.
- Ubicación geográfica de los centros de datos.
- Certificaciones del centro de datos (Tier III, Tier IV, SOC 2).

7.2 Niveles de Servicio Service Level Agreement (SLA)

Definir los acuerdos de nivel de servicio garantizados:

Métrica	Valor Mínimo	Observaciones
Disponibilidad del servicio	99.5%	Mensual
Tiempo de respuesta - Crítico	2 horas	Sistema no disponible
Tiempo de respuesta - Alto	8 horas	Funcionalidad afectada
Tiempo de respuesta - Medio	24 horas	Incidencia menor
Tiempo de respuesta - Bajo	48 horas	Consulta o mejora

7.3 Personal Técnico

El Aliado Tecnológico debe contar con personal con conocimientos tecnológicos en arquitecturas SOA y/o microservicios, debidamente certificado o con título profesional avalado por instituciones de educación superior autorizadas en Colombia.

8. PLAN DE CONTINUIDAD DEL NEGOCIO

8.1 Matriz de Riesgos

El Aliado Tecnológico debe entregar una matriz de riesgos que identifique los riesgos asociados a la solución tecnológica, incluyendo: descripción del riesgo, probabilidad de ocurrencia, impacto potencial, nivel de riesgo resultante, medidas de mitigación, responsable de la mitigación y estado de implementación.

8.2 Plan de Recuperación de Desastres

Documentar la estrategia de respaldo y recuperación incluyendo:

- Tipos de respaldo utilizados (completo, incremental, diferencial).
- Frecuencia de los respaldos y justificación.
- Ubicación de almacenamiento de respaldos (preferiblemente en zona geográfica diferente).
- Tiempo objetivo de recuperación (RTO) y punto objetivo de recuperación (RPO).
- Procedimientos documentados de recuperación paso a paso.

8.3 Plan de Contingencia

Entregar un plan de contingencia que describa:

- Procedimientos de activación del plan.
- Roles y responsabilidades durante una contingencia.
- Procedimientos de comunicación con clientes afectados.
- Pruebas periódicas del plan (mínimo cada 6 meses).

8.4. Portabilidad y entrega de datos y evidencias ante suspensión, revocación o terminación

En caso de suspensión, revocación o terminación de la autorización del Aliado Tecnológico, o de cese de la prestación del servicio por cualquier causa, el Aliado garantizará la portabilidad de la información y entregará a cada sujeto obligado, en un formato estructurado, interoperable y de uso común, la totalidad de los datos, documentos, soportes y evidencias digitales que hubiere gestionado por su cuenta, así como los registros de trazabilidad asociados, sin pérdida, alteración ni retención indebida. El Aliado Tecnológico informará de manera previa a la Superintendencia de Transporte y a los sujetos obligados afectados, con una antelación no inferior a treinta (30) días calendario, sobre cualquier circunstancia que afecte la continuidad del servicio, salvo en los eventos de suspensión o revocación dispuestos por la Superintendencia, en los cuales la notificación a los vigilados se efectuará de forma inmediata. Durante el plazo de transición, el Aliado mantendrá disponibles los datos y evidencias y prestará la colaboración necesaria para la migración hacia el reporte directo o hacia otro Aliado Tecnológico autorizado, de modo que se garantice el cumplimiento oportuno de las obligaciones de reporte por parte del sujeto obligado. Parágrafo. La suspensión o terminación de la autorización del Aliado Tecnológico no exime al sujeto obligado de sus deberes de reporte; las obligaciones de portabilidad, entrega y notificación aquí previstas tienen por finalidad asegurar que dicho cumplimiento no se vea afectado por causas atribuibles al Aliado.

9. SOPORTE TÉCNICO

El Aliado Tecnológico debe garantizar un servicio de soporte técnico con las siguientes características mínimas:

9.1 Modelo de Atención

- Descripción de los niveles de atención (Nivel 1, 2, 3).
- Flujo de escalamiento de incidencias.
- Personal asignado al soporte.

9.2 Canales de Atención

- Sistema de tickets para registro y seguimiento de incidencias.
- Correo electrónico de soporte.
- Línea telefónica o chat en línea.
- Base de conocimientos y documentación de autoayuda.

9.3 Horarios de Atención

Indicar claramente los horarios de atención del soporte técnico, diferenciando entre horario regular y atención de emergencias fuera de horario si aplica.

9.4 Métricas y Monitoreo

Describir las herramientas y métricas utilizadas para monitorear el rendimiento del servicio de soporte: tiempo promedio de respuesta, tiempo de resolución, satisfacción del cliente, entre otros.

10. REFERENCIAS Y EXPERIENCIA EN MATERIA DE ADMINISTRACIÓN DE RIESGOS LA/FT/FP

10.1 Proyectos Anteriores

Detallar proyectos tecnológicos similares completados, incluyendo: tipo de proyecto, alcance, tecnologías utilizadas y resultados obtenidos.

10.2 Casos de Éxito

Acreditar experiencia de mínimo de 05 años en sistemas de gestión de riesgos LA/FT/FP, como SAGRILAFT, SARLAFT, SIPLAFT, etc.

10.3 Referencias de Clientes

Incluir referencias de clientes actuales que puedan respaldar la calidad de los servicios prestados (nombre de contacto, cargo, teléfono y correo electrónico, previa autorización del cliente).

10.4 Tiempo de Implementación

Indicar el tiempo estimado para la implementación completa de la solución en una entidad vigilada, incluyendo las fases del proyecto y entregables de cada fase.