



Presidencia de ASO-CDA
Palabras de instalación INSPECCIÓN VEHICULAR 2011
5°. Congreso Nacional de Centros de Diagnóstico Automotor

TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN AL SERVICIO DE LOS SISTEMAS DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

Al finalizar este 2011 el Sistema de la Revisión Técnico-mecánica y de gases estará cumpliendo cinco (5) años de funcionamiento, los mismos que lleva de constituida nuestra Asociación Nacional de Centros de Diagnóstico Automotor ASO-CDA. Por eso este encuentro también es una oportunidad para celebrar nuestro primer quinquenio de labores y valorar el trabajo que hemos hecho entre todos.

Con el apoyo de nuestros asociados (220 CDA's) en todo el País, empresarios comprometidos, hemos alcanzado logros importantes para el gremio, pero es claro también que son muchos los aspectos en los cuales el Sistema de la RTMyG no avanza, pese a nuestro trabajo permanente para encontrar soluciones, pese a todas las iniciativas y propuestas sustentadas ante las diferentes instancias del gobierno nacional.

Queremos iniciar este 5º Congreso mencionando los aspectos que en este momento constituyen perspectivas positivas para el Sistema de la RTMyG y en esa medida para los Centros de Diagnóstico Automotor que somos los encargados de su operación. Me voy a referir concretamente a tres (3) temas: **al Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, a la Década de la Seguridad Vial y a la contribución positiva de dos instancias importantes para el Sistema: la contribución de la Dirección Nacional de la Policía de Tránsito y la contribución del Organismo Nacional de Acreditación de Colombia – ONAC.**

El Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014

La ley 1450 de junio 16 de 2011, mediante la cual se aprobó el Plan Nacional de Desarrollo para el cuatrienio 2010-2014, abordó, como ya se ha hecho costumbre en los planes de desarrollo de todos los gobiernos, diversos temas en muchos frentes de la administración pública y sectores de la economía nacional.

Queremos resaltar que dicho plan se ocupó de manera importante de materias relativas al tránsito y el transporte, sector al que pertenece la actividad de la Revisión Técnico-mecánica y de Gases que desarrollan los Centros de Diagnóstico Automotor –CDA's.

En buena hora se incluyó en el Plan Nacional de Desarrollo del Gobierno Nacional, disposiciones para la integración de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) a los servicios de tránsito y transporte. Esta es una buena noticia para el sector transporte como quiera que los empresarios están interesados en integrar nuevas tecnologías para la prestación de sus servicios, pero se encuentran con la realidad de que no existe la infraestructura que se requiere para poner en funcionamiento las múltiples aplicaciones informáticas que ya están disponibles en el mercado.

En primer lugar, el Plan Nacional de Desarrollo introduce un importantísimo elemento de planeación al disponer que las entidades públicas nacionales, formuladoras de proyectos de infraestructura pública de transporte terrestre, deberán coordinar con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones la pertinencia de incorporar como parte de sus proyectos la infraestructura para el despliegue de redes públicas de TIC o de elementos que soporten el despliegue de dichas redes, según se considere pertinente.

De ponerse en práctica esta primera disposición de carácter general, el país entrará prontamente en una franca expansión de su infraestructura informática y de telecomunicaciones que facilitará la modernización en muchos aspectos.

Ya en temas particulares para el tránsito y el transporte, el Plan Nacional de Desarrollo autoriza al Ministerio para estructurar y poner en funcionamiento el Centro Inteligente de Control de Tránsito y Transporte –CICOT, que será operado por la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional en coordinación con la Superintendencia de Puertos, con el propósito de contribuir a la seguridad vial y al control en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte.

Este centro inteligente de control sin lugar a dudas vendrá a solucionar las grandes falencias que tiene el país para controlar el tránsito de vehículos a lo largo y ancho del territorio. El proyecto supone el establecimiento de una importante infraestructura informática central y un moderno sistema de comunicaciones que permitirá la conexión en línea desde cualquier localidad a la que llegue el sistema vial del país y en la que sea necesario controlar la circulación de vehículos.

Este proyecto se aviene totalmente con la iniciativa que ha lanzado ASO-CDA de tiempo atrás, en el sentido de instalar dispositivos electrónicos de control en todos los vehículos que constituyen el parque automotor para permitir su rápida identificación en las vías y la verificación en línea del cumplimiento de las disposiciones técnicas y legales que le permiten la libre circulación por el territorio nacional. Hablamos de la vigencia de la licencia de tránsito, del seguro obligatorio, del certificado de la Revisión Técnico-mecánica y de Gases, del pago de impuestos, etc.

En otro frente, el Plan Nacional de Desarrollo dispone la creación de los Sistemas Inteligentes de Tránsito y Transporte -SIT- para mejorar la operación, la gestión y la seguridad del servicio de transporte de pasajeros en las ciudades que requieran racionalizarlo.

La Ley recoge también las buenas experiencias de ciudades como Bogotá y Medellín para darle un espaldarazo al uso de medios tecnológicos para la detección de infracciones.

Estas son las cuatro disposiciones que establece el Plan Nacional de Desarrollo en relación con la integración de las tecnologías de la información y las comunicaciones a la infraestructura de los sistemas de tránsito y transporte.

Teniendo en cuenta que la Ley está relativamente recién expedida, y que el inicio de la ejecución de muchas de sus disposiciones tomará algún tiempo, ASO-CDA ha convocado en este 5º Congreso Nacional de Centros de Diagnóstico Automotor a las autoridades del orden nacional y municipal ***para que presenten a la comunidad empresarial del sector los lineamientos generales con los cuales esperan dar cumplimiento a la Ley 1450 para poner las tecnologías de la información al servicio de los sistemas de tránsito y transporte.***

Digamos entonces que el Plan Nacional de Desarrollo ha dado lugar a que nuestro congreso en esta oportunidad se desarrolle alrededor del tema ***“Tecnologías de la información al servicio de los sistemas de tránsito y transporte”.***

La Década de la Seguridad Vial

Como todos ustedes saben, por que se mencionó en nuestro 4º Congreso en la ciudad de Cali, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó el 10 de mayo de 2010 la Resolución 64/255 para impulsar el Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo.

Mediante esta resolución las Naciones Unidas proclamó el período 2011-2020 como el “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”, con el objetivo de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial.

Ya en este 2011 las Naciones Unidas lanzaron su Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020 y el Secretario General Sr. Ban Ki-moon exhortó a los Estados Miembros, los organismos internacionales, las organizaciones de la sociedad civil,

las empresas y los líderes comunitarios a garantizar que el Decenio produzca mejoras auténticas y en tal sentido invitó a los gobiernos a dar un paso en esta dirección dando a conocer sus planes nacionales para el decenio al ponerse en marcha el mismo a nivel mundial el 11 de mayo de 2011.

Quiero resaltar que en este Plan Mundial, el cual establece recomendaciones en cinco frentes: Gestión de la seguridad vial, Vías de tránsito y movilidad más segura, Vehículos más seguros, Usuarios de vías de tránsito más seguros y Respuesta tras los accidentes, se dan directrices muy precisas para impulsar la inspección técnica vehicular a nivel mundial.

Efectivamente, con el propósito de tener **vehículos más seguros** el Plan Mundial alienta a los Estados Miembros a que apliquen y promulguen las reglamentaciones de seguridad sobre vehículos de motor elaboradas por el **Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos**, estamos hablando del WP 29 codificación con la que se designa dicho foro mundial.

¿Y cuáles son las reglamentaciones de este foro mundial? Son fundamentalmente dos:

- El acuerdo relativo a la **adopción de prescripciones técnicas uniformes para vehículos de ruedas**, equipos y repuestos que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos y las condiciones para el reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas sobre la base de esas prescripciones, adoptado en marzo de 1958 y con modificaciones posteriores.
- El acuerdo relativo a la **adopción de condiciones uniformes para la inspección técnica Periódica de los vehículos de ruedas** y el reconocimiento recíproco de las inspecciones, adoptado en noviembre de 1997.

Como vemos, las propias Naciones Unidas reconocen en la **Inspección Técnica Periódica** una de las herramientas claves para que los países cuenten con vehículos más seguros.

Esta es entonces una buena noticia para el sector, porque lo lógico ahora es que el Plan Nacional de Colombia para el Decenio de la Seguridad Vial, atendiendo esta directriz de las Naciones Unidas, contemple o se soporte en el Sistema de la RTMyG para desarrollar acciones encaminadas a que el país cuente con vehículos más seguros.

La contribución de la Dirección Nacional de la Policía de Tránsito

En todos nuestros congresos hemos resaltado el especial compromiso de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y los Comandantes de la Policía de las

diferentes ciudades y regiones del País en general con el Sistema de la RTMyG. La verdad es que son ellos, los que han hecho posible los relativos resultados de aplicación de la medida. Que no hayan podido hacer más, lo entendemos como una limitación de la capacidad operativa en términos de número de efectivos que se pueden dedicar a los temas del tránsito y la ausencia de tecnologías que les permitan hacer una tarea con mayor alcance.

Y en este 2011 tenemos que resaltar el importante trabajo de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional a través de su operación "AXELIA" mediante la cual desmantelaron una banda dedicada al fraude sistemático al proceso de la RTMyG. Esta operación ha puesto de manifiesto las vulnerabilidades del sistema, sabemos que continúan desarrollando operaciones similares que llegaran a ciudades como: Medellín, Bucaramanga, Villavicencio, Barranquilla entre otras y también que otras autoridades del orden nacional comienzan a contemplar a los Centros de Diagnóstico Automotor dentro de sus sujetos de vigilancia.

Como lo hemos expresado siempre, en ASO-CDA somos los primeros interesados en la total transparencia en el desarrollo de las actividades del sector y por eso resaltamos este trabajo de la Policía Nacional. Esperamos que estas acciones y otras similares nos lleven pronto a tener la certeza de que el Sistema de la RTMyG cuenta con mecanismos pertinentes de vigilancia y control, por lo que desde nuestro gremio respaldamos y apoyaremos la ley de sanciones que cursa en el Congreso de la Republica, con el objeto de darle herramientas a la Superintendencia de Puertos y Transporte, para que desarrolle su trabajo en forma debida.

En el Plan de Desarrollo ya se aprobó la cuota de vigilancia (0.1%) que debemos aportar sobre nuestros ingresos brutos cerca de 6.000 entidades vigiladas por la S.P.T. cuota que esperamos se utilice eficientemente para el fortalecimiento de la entidad encargada de la vigilancia y el control del sistema de la RTMyG, para así lograr erradicar la corrupción y procedimientos indebidos de unos muy pocos, porque de no lograrse estaríamos en gran riesgo de desaparecer como ya sucedió en el año 1995 que por culpa de la corrupción se abolió la Revisión Periódica de los Vehículos, con gran pérdida para la seguridad vial y la disminución de la contaminación ambiental por fuentes móviles en nuestro País.

La contribución del Organismo Nacional de Acreditación de Colombia – ONAC.

Como asociados del ONAC y miembros de su Consejo Directivo, nos hemos preocupado desde el comienzo de actividades de este organismo por su fortalecimiento y consolidación como instancia garante de las actividades de la evaluación de la conformidad en Colombia.

En la actualidad el ONAC ha avanzado de manera importante en este propósito y en desarrollo de sus actividades de seguimiento a los organismos acreditados se ha visto obligado a tomar las medidas que corresponden cuando estos no mantienen la competencia técnica que demostraron al momento de su acreditación inicial o cuando tienen conductas que afectan la confianza que debe caracterizar al sistema de acreditación.

Por esta razón el ONAC ha tenido que suspender o retirar la acreditación a varios organismos de evaluación de la conformidad, entre estos a laboratorios, Centros de Reconocimiento de Conductores y también a algunos Centros de Diagnóstico Automotor.

En este sentido es preciso reconocer que el ONAC a pesar de algunas falencias, comienza a ser el garante de la competencia técnica de los organismos evaluadores de la conformidad y a dar respuesta a las demandas del gremio en el sentido de fortalecer sus procesos de evaluación y otorgamiento de la acreditación y sobre todo sus mecanismos de seguimiento y vigilancia una vez obtienen la acreditación. Tendremos oportunidad, el día de mañana, de conocer de primera mano sobre los avances del ONAC en este sentido ya que hemos invitado a su Director Ejecutivo Dr. Carlos Germán Caycedo, a hacer un “Balance del programa de seguimiento y vigilancia a los CDA’s acreditados”.

Estas son las perspectivas y aspectos positivos por lo que he mencionado y porque de desarrollarse a cabalidad, en el caso del Plan Nacional de Desarrollo y la Década de la Seguridad Vial, y de continuarse dando en la misma forma en el caso de la Dirección de Tránsito de la Policía Nacional y del ONAC, estarán contribuyendo decididamente en el fortalecimiento del Sistema de la RTMyG.

Debo mencionar ahora, inevitablemente, los aspectos negativos, las circunstancias negativas, que afectan al Sistema actualmente. En los cuatro Congresos anteriores hemos traído siempre una larga lista de problemas y dificultades, la cual, a decir verdad, permanece invariable, podemos afirmar que ninguna de las problemáticas planteadas en estos años ha sido solucionada. Estos problemas y dificultades están descritos en los diversos documentos que año tras año hemos presentado al Ministerio de Transporte y demás instancias de la Administración y que desde luego son del conocimiento de todos los aquí presentes. El último de estos documentos **“Agenda 2011 para el Sistema de la RTMyG: Planteamientos y propuestas ASO-CDA”**, presentado a comienzos de este año, reposa en los despachos del Ministerio de Transporte sin que a la fecha conozcamos una respuesta oficial de esa cartera, o alguna acción que esté dirigida a la solución de alguna de las problemáticas señaladas.

Entendemos los inconvenientes y traumatismos que se pueden causar por los cambios de administración, pero igualmente consideramos que ya ha transcurrido el tiempo suficiente para que se den soluciones a la grave crisis por la que atraviesa el sector, que cuenta con inversiones superiores al BILLON de pesos, que genera más de 3.500 empleos directos y muchos indirectos, a donde se encuentra democratizada la propiedad con más de 1.000 familias que hemos invertido nuestros recursos, nuestro capital, convencidos de la seguridad jurídica que debe brindar el Estado Colombiano a los empresarios, tanto Nacionales como extranjeros y lo que solicitamos, lo que exigimos es que cada cual cumpla con las funciones, con la obligación que le compete, para que así no tengamos que seguir viendo cómo día a día se presenta la quiebra de muchos propietarios y el cierre de CDA's como ya se viene dando.

Así las cosas, en esta oportunidad no voy a entrar en esa larga lista de los problemas que nos aquejan y de las propuestas que hemos presentado y que no han sido atendidas, ni de las 24 comunicaciones que hemos radicado en el Ministerio de Transporte durante ésta administración, de las cuales hemos obtenido respuesta tan sólo a cinco (5). Hoy en este 5º Congreso Nacional de ASO-CDA voy a hacer referencia únicamente a los tres (3) problemas principales, a los más graves por el impacto que tienen en el normal desarrollo de las actividades de los Centros de Diagnóstico Automotor. Estos problemas son:

- 1. La evasión en el cumplimiento de la medida por parte de los propietarios de vehículos**
- 2. La precariedad del sistema de vigilancia y control sobre los Centros de Diagnóstico Automotor y,**
- 3. Los problemas de interacción con el Sistema HQ-RUNT.**

La evasión en el cumplimiento de la medida por parte de los automovilistas

A comienzos de este 2011 y con base en las cifras oficiales del RUNT, presentadas en la Mesa Interinstitucional para el Seguimiento al Sistema de la RTMyG, se encontró que la evasión al cumplimiento de la medida de la revisión periódica de los vehículos es superior al 55%.

Este alto nivel de evasión se explica no sólo por la apenas incipiente conciencia ciudadana de los automovilistas, que aún no acaban de entender la importancia de que los vehículos se encuentren en buen estado para circular por las carreteras y centros urbanos, a fin de combatir los altos niveles de accidentalidad y de contaminación ambiental, sino también, y fundamentalmente, por la falta de operativos suficientes por parte de las autoridades de control en la vía; esto último se explica en parte porque el pie de fuerza para esta labor es

en términos generales insuficiente para las necesidades del País, pero también por la falta de instrumentos tecnológicos que faciliten el control en las vías.

Muy seguramente ese 55 % de los automovilistas evasores portan certificados de RTMyG que son fraudulentos y obtienen básicamente por alguna de las siguientes vías que utilizan las mafias dedicadas a este delito:

- Robo de los certificados originales, para venderlos luego en el mercado negro como si fueran certificados expedidos por CDA's.
- Suplantación o falsificación del certificado para venderlo luego en el mercado negro como si fuera un certificado original expedido por un CDA.
- Adulteración del certificado originalmente expedido a un vehículo para diligenciarlo con la información de otro vehículo que no ha sido sometido a la revisión.

Aunque el certificado está fabricado por Thomas Greg & Sons en papel moneda, con las seguridades y características de impresión que corresponden a la emisión de los billetes de dinero y otros documentos de seguridad, en la práctica es inevitable que se presente un alto nivel de falsificación como sucede con la propia moneda.

El incentivo para la falsificación es grande habida cuenta de que con un documento falso buscan evitar el costo que supone mantener un vehículo en adecuadas condiciones técnico-mecánicas y de emisiones contaminantes. Por esta razón es un imperativo aumentar la seguridad del Certificado que se expide a los vehículos en los CDA's.

En todos estos casos, quienes acuden a estas prácticas buscan engañar a los guardas de tránsito o policías de carretera, quienes no cuentan con las herramientas que les permitan detectar el fraude en todos los casos.

Para evitar que se degenere el sistema de la RTMyG, como ya ocurrió en el pasado, ASO-CDA ha propuesto de tiempo atrás acompañar el certificado actual o cambiarlo, por un mecanismo de seguridad electrónica que elimine el problema. Esta nueva tecnología ha sido probada en varios países y se está convirtiendo en un estándar del mercado automotor internacional.

Se busca instalar en todos los vehículos que se presenten a la Revisión Técnico Mecánica y de Gases un "chip" o "tag" de radio frecuencia RFID, en donde se almacene la información de la RTMyG. Esta información estaría soportada en la base de datos que maneja el Registro Único Nacional de Transito –RUNT-. De la misma manera, los policías y guardas

de tránsito tendrán un dispositivo tipo PDA con el cual podrán leer en forma segura la información contenida en cada “chip” o “tag” o etiqueta instalada en los vehículos y así corroborar la autenticidad del documento.

Un sistema de seguridad de esta naturaleza erradicaría, sin lugar a dudas, el problema del fraude por las facilidades que introduce en el sistema de control vehicular en la vía. Adicionalmente, facilitaría a las autoridades de tránsito la gestión de comparendos y multas, mejorando el recaudo al inicio de la implementación del sistema y derivando luego hacia mejores niveles de seguridad vial por el desestímulo a la evasión de la RTMyG, que es en últimas el propósito fundamental de la introducción de este mecanismo de seguridad.

Adicionalmente, este sistema permitiría también un control de las actividades de los CDA’s dado que el dispositivo de grabación, que se utiliza para incluir la información en el “chip” o “tag” de radiofrecuencia, estaría ubicado de manera fija, permanente y convenientemente en las pistas, y asociado al funcionamiento de los equipos de inspección mecanizada, para que los vehículos pasen obligatoriamente por las pistas, eliminando la expedición de lo que se ha denominado los “certificados televisados”; dicha práctica consiste en la expedición de los certificados sin que los vehículos vayan a los CDA’s, es decir sin que sean inspeccionados, sólo con el envío de la foto del vehículo.

El dispositivo electrónico de identificación vehicular, además de solucionar el problema de la evasión y la falsificación de los certificados, que viene creciendo por el accionar de las bandas delincuenciales, permitirá al país ingresar en un proceso de modernización y facilitar la implementación de los peajes electrónicos, la identificación vehicular, el control de documentos como el SOAT, la gestión de comparendos, y el control de pico y placa, entre otros, para todo el territorio nacional.

Para concretar la puesta en funcionamiento del sistema propuesto, se requiere un cambio en la regulación actual por parte del Ministerio de Transporte mediante la cual se sustituya o se disponga acompañar el certificado con la instalación de este dispositivo en todos los vehículos cuando acudan a los CDA’s a cumplir con la obligación periódica de la Revisión Técnico-Mecánica y de Gases.

De acuerdo con lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, particularmente en relación con el Centro Inteligente de Control de Tránsito y Transporte, ya están las directrices que permiten la puesta en funcionamiento del sistema propuesto. Consideramos entonces que están dadas las condiciones para efectuar los ajustes regulatorios que se necesitan para dar viabilidad a la propuesta y de paso para comenzar a dar curso a las disposiciones del Plan Nacional de Desarrollo.

Cabe mencionar aquí que el Viceministro de Transporte ya ha hecho algunos pronunciamientos en relación con el futuro Centro Inteligente de Control y también con el sistema de identificación vehicular. Esperaríamos entonces que el Ministerio de Transporte nos confirme esos anuncios y los avances en el proceso que nos permitirá acceder a estos avances tecnológicos y que de paso nos permitirán también no sólo combatir, sino erradicar, la evasión del cumplimiento de la medida.

La precariedad del sistema de vigilancia y control sobre los Centros de Diagnóstico Automotor

Esta sigue siendo una de las mayores debilidades del sistema porque, como lo hemos dicho de tiempo atrás, una cosa es evidenciar la competencia técnica de un CDA para inspeccionar los vehículos y en esa medida otorgarle la acreditación, tarea que está a cargo del ONAC, y otra muy diferente que sus actuaciones, ya en la operación diaria, se den con apego al deber ser y en cumplimiento de las disposiciones legales que rigen el Sistema de la RTMyG.

Que los CDA's sean acreditados por el ONAC y que como parte de ese proceso estén sometidos a evaluaciones periódicas de seguimiento, no significa que no se requiera la vigilancia de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Sabemos que el ONAC se encarga de determinar si un CDA es competente desde el punto de vista técnico como Organismo de Inspección y que le mantendrá o renovará, de cuando en cuando, a través de evaluaciones periódicas, la acreditación. Sin embargo, el ONAC no estará supervisando permanentemente las actividades de los CDA's. Las actuaciones administrativas del CDA y el cumplimiento de las disposiciones legales relativas al Sistema de la RTMyG en el día a día, corresponden a la esfera de vigilancia y control de la Superpuertos.

Pero de todos es conocido que la Superintendencia de Puertos y Transporte no tiene la capacidad operativa para cumplir a cabalidad esta función, situación que ha dado lugar al surgimiento de prácticas indebidas por parte de algunos CDA's, que amparados en la precariedad del sistema de vigilancia y control se prestan a conductas delictuosas ya sea para la certificación de vehículos sin que acudan a los centros o para la expedición o manejo de documentos fraudulentos.

Esta práctica se comenzó a avizorar desde noviembre de 2007 en el 1er. Congreso Nacional de CDA's celebrado en la ciudad de Girardot, en el cual se llamó la atención, dentro de las principales conclusiones y recomendaciones, que una de las



responsabilidades directas del Estado tenía que ver con la protección del Sistema de la RTMyG para garantizar su permanencia en el tiempo y que dichas responsabilidades estaban relacionadas con la vigilancia y control para prevenir la corrupción o cualquier acto de fraude que pudiera socavar el adecuado desempeño del sistema.

Desde entonces se evidenció una total desarticulación entre el regulador -el Ministerio de Transporte- y el responsable de la función de vigilancia y control, la Superintendencia de Puertos y Transporte. También desde entonces, ASO-CDA ha estado planteando que estas dos instancias deben desarrollar estrategias conjuntas, cada una dentro de sus competencias, para procurar la estabilización del Sistema de la RTMyG y su permanencia en el tiempo.

Sobre esta precariedad del sistema de vigilancia y control y sobre la necesidad de fortalecer la Superintendencia de Puertos y Transporte se manifestó ASO-CDA, primero en noviembre de 2008, como quedó registrado en la Revista Inspección Vehicular y posteriormente en comunicación al Ministerio de Transporte.

Al tiempo, ASO-CDA en nombre de sus asociados ha estado haciendo seguimiento a las actividades de vigilancia y control que la Superintendencia de Puertos y Transporte ejerce sobre los CDA's, pidiéndole resultados y acciones concretas.

En octubre de 2009 mediante derecho de petición y también en abril de 2010, ASO-CDA le solicitó información y copias de investigaciones a CDA's, preguntando por varios temas, entre estos: los avances de las investigaciones aperturadas, el seguimiento a las continuas denuncias de los medios de comunicación sobre actuaciones indebidas de algunos CDA's, incumplimiento de la obligación de la acreditación luego de que los CDA's cumplen 18 meses de estar habilitados y en funcionamiento, Incumplimiento de los requerimientos de conectividad con el RUNT y Acciones sobre los CDA's que teniendo pista para motos o para livianos suben al RUNT vehículos pesados o sin tener pista para algunas modalidades están subiendo vehículos que no les corresponde.

Para ese momento y también ahora, el balance de los resultados de la gestión de vigilancia y control de la Superpuertos sobre los CDA's es pobre, por las razones ya mencionadas, pero ASO-CDA, en su carácter de organismo gremial representativo de la industria, mantiene su interés en que la Superintendencia pueda fortalecer su capacidad y/o se establezcan mecanismos que agilicen sus actividades y aumente su velocidad de respuesta a las necesidades del sector.

Como parte de este interés, ASO-CDA viene promoviendo, desde su 3er. Congreso Nacional de Centros de Diagnóstico Automotor celebrado en octubre de 2009 en la ciudad

de Bogotá, el establecimiento de un sistema de monitoreo en línea para los Centros de Diagnóstico Automotor. La propuesta consiste en establecer un sistema de monitoreo a distancia, el cual mediante la utilización de un canal dedicado o la red de internet, según se considere más apropiado y mediante el uso de cámaras analógicas, estratégicamente ubicadas en los Centros de Diagnóstico Automotor, permita la observación en tiempo real de las actividades que se desarrollan en los CDA's.

El monitoreo se haría desde una Central de Vigilancia Electrónica, similar a las que se utilizan hoy en día para los servicios bancarios o la vigilancia electrónica de edificios, centros comerciales y terminales de transporte entre otras aplicaciones.

El sistema contemplaría también salidas específicas para la utilización de los propios CDA's con fines de vigilancia de sus instalaciones y de sus propias operaciones.

También habría una dirección de Internet para que, vía Web, cualquier ciudadano pueda tener acceso virtual en línea a las actividades que se desarrollan en los Centros.

Más allá de las cámaras y la vigilancia remota en línea, el sistema comprendería también la utilización de un software central de gestión que permita el almacenamiento y recuperación de las imágenes filmadas y la información generada en los Centros para los 365 días del año. El tiempo básico de almacenamiento de la información debería ser al menos de seis meses, al cabo de los cuales sería necesario efectuar los back-up correspondientes para su almacenamiento.

La implementación de un sistema de monitoreo en línea como el descrito, requiere necesariamente un ajuste del marco regulatorio del Sistema de la RTMyG para establecer su obligatoriedad y lograr así que sea implementado por todos los CDA's acreditados y habilitados que conforman el sistema de la RTMyG. La transparencia en nuestros procesos y el deber ser nos garantizarán el futuro de nuestra gestión.

La expedición de una disposición regulatoria en tal sentido se soportaría en los problemas actuales que enfrenta el sistema de la RTMyG, las obligaciones legales en relación con la supervisión y control por parte del Estado y el propio artículo 14 de la Ley 1383 que modificó el artículo 54 de la Ley 769 de 2002, estableciendo que los Centros de Diagnóstico Automotor llevarán un registro computarizado de los resultados de las revisiones técnico-mecánicas y de emisiones contaminantes de cada vehículo, incluso de los que no la aprueben.

Corresponde al Ministerio de Transporte evaluar la pertinencia de un sistema de monitoreo como el que aquí se plantea y consecuentemente adoptar la reglamentación que permita su implementación. La instrumentación misma del sistema podría

encomendarse a la Superintendencia de Puertos y Transporte para hacer efectiva la función de vigilancia y control por parte de esta entidad.

La reglamentación aludida versaría no sólo sobre las características técnicas y funcionalidades del sistema, sino sobre su utilización para las actividades de vigilancia y control, ya que deberán tenerse en cuenta las consideraciones que permitan que la información generada por el sistema pueda ser utilizada como material probatorio en los procesos de investigación que adelante la Superpuertos o cualquier otra autoridad competente.

El sector espera que esta propuesta lanzada hace ya dos años sea considerada y acogida por las autoridades competentes para solucionar las limitaciones que tiene el actual sistema de vigilancia y control por los escasos recursos que la Superpuertos puede asignar al subsector de los CDA's. y por la falta de personal de auditores, que en las actuales condiciones no logran cubrir ni el 10% de los más de 320 CDA's existentes en el territorio nacional.

Los problemas de interacción con el Sistema HQ-RUNT

A comienzos de 2007, cuando arrancó el Sistema de la RTMyG, el Ministerio puso en funcionamiento un canal de comunicación FTP para que los CDA's le transmitieran, diariamente, la información relacionada con las Revisiones Técnico-Mecánicas realizadas el día inmediatamente anterior.

La plataforma tecnológica y los procedimientos dispuestos por el Ministerio para el recibo y manejo de esta información tuvieron un relativo desempeño dado que por diversas dificultades del sistema y algunas de los propios CDA's, no se logró que se recibiera la información generada en relación con todos los vehículos revisados. En sus tres años de operación recibió el reporte de cerca de 1.800.000 vehículos revisados, pero probablemente la información de un número similar no ingresó a dicha base de datos. La base de datos así configurada, se convirtió entonces en un repositorio de información incompleto que no albergaba toda la información generada por los CDA's y menos era usada para generar las estadísticas tan necesarias para empezar a conocer los índices de gestión del sector.

Teniendo en cuenta las limitaciones del sistema adoptado por el Ministerio de Transporte para el recibo de la información generada por los CDA's y la falta de información estadística sobre los avances de la RTMyG, ASO-CDA le ofreció al Ministerio, en el 2do. Congreso Nacional de Centros de Diagnóstico Automotor, el suministro de los recursos técnicos y humanos requeridos para subsanar las deficiencias que se estaban presentando y estructurar así un Centro de Información que fuera dirigido por el Ministerio y

permitiera contar con una base consistente, que generara estadísticas e hiciera posible desarrollar los estudios y análisis pertinentes para diseñar acciones o estrategias a seguir con respecto a la revisión del parque automotor del País.

Este ofrecimiento del gremio al Ministerio, que inicialmente fue de buen recibo no se logró concretar, fundamentalmente porque se adujo que todo se solucionaría con la entrada en operación del Registro Único Nacional de Tránsito –RUNT-, sistema de información general para todo lo relacionado con el tránsito, entrada que estaba prevista desde hacía meses pero que venía teniendo aplazamientos y comenzó a funcionar sólo hasta finales del 2009. En síntesis, la propuesta no fue aceptada, ni siquiera como mecanismo transitorio, que hubiera podido hacer una mejor transferencia de la información existente en ese momento al RUNT, que la que efectivamente no logró hacer el propio RUNT cuando llegó finalmente el momento de su arranque.

Si bien el sistema del Ministerio del Transporte (FTP) no era lo mejor, la situación empeoró cuando el tan esperado HQ-RUNT entró en operación a comienzos de noviembre de 2009. Éste arrancó en un modo demasiado primario frente a las expectativas que había generado el Ministerio, en cabeza del propio Señor Ministro, quien afirmó durante el 3er. Congreso Nacional de CDA's, celebrado apenas el mes anterior, que este sistema sería el garante de todos los trámites en el sector.

Por ese arranque deficiente, ASO-CDA llamó la atención del Ministerio de Transporte reclamando que en el caso de los CDA's, el sistema HQ-RUNT inició sin que los CDA's utilizaran los identificadores biométricos de huella ni tampoco los certificados de firma digital, con lo cual no se garantizaba la pretendida seguridad en la medida que cualquier persona ajena al sistema podría accederlo suplantando a los responsables en el Centros de Diagnóstico Automotor.

Pese a esta situación ASO-CDA y otros gremios ofrecieron respaldo al Ministerio de Transporte dejando expresa constancia de que el sistema era absolutamente necesario para la optimización de los trámites y para el ordenamiento del sector y que en consecuencia el Gobierno Nacional debía tomar los correctivos necesarios para que dicho sistema respondiera a las necesidades del sector y del País.

Expresó ASO-CDA, en su momento, que el funcionamiento del sistema era vital para garantizar la transparencia en el sector permitiendo la autenticación en línea de la información que se genera como resultado de las diferentes actividades empresariales y sobre todo que el sistema RUNT era definitivo como parte del esquema de vigilancia y control, responsabilidad del Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte. Dicho esquema apenas se estaba estructurando y en ese momento, al igual

que ahora, no opera en forma efectiva, permitiendo el surgimiento de prácticas indebidas por parte de algunos actores.

Durante el 2010 y parte del 2011, y como resultado de las quejas de todos los actores y la realización de comités de seguimiento, el sistema HQ-RUNT venía mejorando pero a decir verdad muy lentamente y sin un aseguramiento de calidad efectivo, por lo que aún está lejos de cumplir con las expectativas para las que fue concebido ya que en el caso de los Centros de Diagnóstico Automotor se siguen enfrentado los siguientes problemas en la interacción con dicha plataforma informática, con el agravante que durante los últimos meses en lugar de encontrar soluciones se han incrementado los problemas sin tener quien responda por ellos y generando no solo pérdidas para el sector sino obstáculos para la operación del sistema de la RTMyG.

Dentro de la problemática que se está presentando podemos resaltar los siguientes:

- Interrupción del trámite.
- Bloqueo del sistema.
- Cobro injustificado de FUPAS sobre trámites no concluidos.
- En la lista de tareas a los CDA's le aparecen vehículos que nunca han ingresado al CDA; además de ser un error, no hay manera de borrarlos y hace pensar en suplantación del CDA.
- Inconsistencias entre la información del link ciudadanos y la información de la base o link con que interactúan los CDA's.
- Inflexibilidad en el sistema para ajustar la fecha de expedición del certificado cuando éste se registra en fecha posterior al día de la inspección.
- La no ejecución de la operación final de registro del certificado en muchos casos.

Por todas estas inconsistencias en la operación es claro entonces que el sistema HQ-RUNT está teniendo un desempeño inapropiado, producto de la imprevisión del Ministerio de Transporte que no considero en toda su dimensión un proyecto de esta naturaleza y no tomó las medidas necesarias para revisar las experiencias de otros países en esta materia y para prevenir las deficiencias y malfuncionamientos que se vienen presentando en forma reiterada.

Pero los problemas no sólo se presentan en la operación o interacción de los CDA`s con el RUNT. Resulta que dicha plataforma informática tampoco ha sido utilizada para el control pese a que a comienzos de febrero de 2010 el Ministerio de Transporte se comprometió a dar cumplimiento a la normativa desconectando del sistema RUNT a los CDA`s que no estuvieran acreditados, también a que el RUNT controlaría los seriales de los certificados asignados a los CDA`s y que controlaría los certificados expedidos por los CDA`s dependiendo del tipo de pistas que tengan habilitadas. Dichos compromisos continúan sin cumplirse a la fecha. Este es también un ejemplo de que el sistema HQ-RUNT está aún lejos de cumplir su cometido.

En síntesis tanto con el Sistema FTP como con el Sistema HQ-RUNT, se ha evidenciado una falta de planeación y como consecuencia de una continua improvisación por parte del Ministerio de Transporte para el manejo central de la información que genera el Sistema de la RTMyG minuto a minuto.

De alguna manera todos los problemas con el RUNT se vienen a explicar en parte con los últimos pronunciamientos de la Contraloría General de la República al señalar que se están presentando irregularidades en su funcionamiento ya que han detectado innumerables operaciones falsas.

Los CDA`s no han sido ajenos a estas afectaciones y es así como, al parecer, se han dado casos de CDA`s que están siendo suplantados, “informáticamente hablando”, ya que en ocasiones mientras un CDA está fuera de línea con el RUNT, terceros utilizan el “espacio” que deja el CDA legal para subir información fraudulenta pero registrándola como si hubiera sido subida normalmente por el CDA.

Sin lugar a dudas el RUNT no está ofreciendo las garantías que el Ministerio de Transporte ha mencionado en repetidas ocasiones en el sentido de que este sistema iba a ser el garante de la transparencia en todos los trámites relacionados con el sector transporte.

El sistema está haciendo crisis y ha llegado el momento de que el Ministerio solucione de una vez por todos los problemas que está presentando para que cumpla los propósitos para los que fue concebido y por supuesto para que dicho sistema no siga afectando el normal desarrollo de las actividades de los Centros de Diagnóstico Automotor y demás actores del sistema.

Varios desarrollos en materia de gestión del tránsito no han tenido curso, justamente porque el sistema RUNT no ha sido puesto a punto. Este es el caso por ejemplo de los organismos de tránsito que aún no imponen la multas correspondientes a la infracción de tránsito en que incurrir los automovilistas que no realizan la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes de los vehículos en los plazos que corresponden, de acuerdo



con lo que señala la Ley 1383 de 2010. La puesta a punto del sistema es urgente, máxime cuando el Plan de Desarrollo 2010-2014, en su artículo 86, contempla el uso de las tecnologías de la información para la detección automática de infracciones de tránsito.

Revisadas las tres (3) perspectivas positivas para el Sistema de la RTMyG y los tres (3) principales problemas que lo aquejan, no puedo finalizar esta intervención sin dejar de referirme a dos (2) temas que han surgido recientemente a instancias del Ministerio de Transporte.

El primero sobre el alcance de las actividades que pueden desarrollar los Centros de Diagnóstico Automotor, a raíz de un concepto de la Subdirección de Tránsito del Ministerio en el sentido de que los CDA's no están autorizados a instalar software adicionales o paralelos en los equipos de medición y que por lo tanto no les está permitido realizar labores de inspección para el aseguramiento de los vehículos de las compañías aseguradoras del país.

Este concepto emitido por la Subdirección llevó a ASO-CDA a pronunciarse pidiéndole su reconsideración por ir en contravía de las actividades propias de los CDA's, cuando justamente con el apoyo del propio Ministerio de Transporte se había avanzado ya en la ampliación del portafolio de servicios que los CDA's pueden prestar a la comunidad automovilística al recordarles a las empresas prestadoras del servicio de transporte, mediante circular de 2009, que para demostrar el cumplimiento de sus programas de revisión y mantenimiento preventivo pueden apoyarse en los Centros de Diagnóstico Automotor, habilitados por el Ministerio de Transporte, los cuales además de efectuar las revisiones periódicas obligatorias de las condiciones técnico-mecánicas y de gases de los vehículos automotores, están en capacidad también de ofrecer este servicio de revisión preventiva del parque automotor que constituyen el equipo de las empresas, para verificar su estado y de esta manera demostrar la efectividad de sus programas de revisión y mantenimiento preventivo.

Adicionalmente ASO-CDA planteó que no tiene ningún sentido pretender que los CDA's como Organismos Evaluadores de la Conformidad, no desarrollen otras actividades de inspección que en efecto pueden desarrollar por su naturaleza empresarial, infraestructura y competencia técnica, al haber sido constituidos como Organismos de Inspección, bajo el modelo internacional NTC-ISO-IEC 17020. Al contrario, al contar ahora con una red de más de 320 CDA's distribuidos por la geografía nacional, lo que el país debe hacer es aprovechar dicha infraestructura para que cualquier inspección técnica, que deba hacerse sobre un vehículo, por disposición legal obligatoria o por iniciativa empresarial en el campo voluntario, se realice en los CDA's.

Cabe mencionar aquí que consultado el ONAC, sobre las actividades que pueden desarrollar los CDA's atendiendo su naturaleza de organismos de inspección especializados en el campo vehicular, dicho organismo se pronunció en el sentido que desde el punto de vista técnico y de las normas técnicas, en relación con los "criterios de independencia" **no se evidencia algún tipo de conflicto de interés que pueda afectar dicha independencia.**

Teniendo en cuenta lo planteado por ASO-CDA y el concepto técnico emitido por el ONAC, nos permitimos hoy, desde este Congreso, reiterarle al Ministerio de Transporte la necesidad de profundizar sobre este tema y hacer claridad sobre los muchos servicios que está en capacidad de ofrecer un CDA para beneficio de la comunidad automovilística, sin que se afecten los criterios de independencia, imparcialidad e integridad que los debe caracterizar como organismos de inspección, más aún cuando en el Congreso de la República se estuvo discutiendo sobre la necesidad de poder contar con Organismos de Inspección que contribuyan en forma real a la Seguridad Vial en todo el territorio Nacional y que mejor que los CDA's que tienen los equipos y el "expertise" técnico para realizar dichas actividades. A este aspecto se podrá referir el Senador Plinio Olano quien era el Presidente de la comisión VI cuando esta ley fue aprobada, para que nos comente sobre el propósito, sobre el espíritu del legislador al aprobar esta Ley.

El segundo tema, planteado en este caso por el Viceministro de Transporte, y también por el General Palomino en varias ocasiones, tiene que ver con la responsabilidad solidaria que tendrían que asumir los CDA's cuando vehículos inspeccionados y certificados por estos resulten involucrados en accidentes que sean imputables a fallas técnico-mecánicas.

Este es un tema complejo el cual requiere buscar alternativas al respecto, dado que el Estado no puede responsabilizar en forma automática a los CDA's, toda vez que la Revisión Técnico-mecánica y de Gases que se efectúa a un vehículo corresponde a las condiciones de desempeño de ese vehículo para un momento y circunstancias propias de su condición técnico-mecánica, pero no se puede asegurar que dichas condiciones no cambien con los meses de uso. La RTMyG de un vehículo corresponde a la "fotografía del vehículo" para el momento en que se efectúa la revisión pero no puede extrapolarse a través del tiempo su desempeño posterior.

Desde luego para los casos en los que se demuestre que la revisión no se efectuó de manera apropiada y en esa medida no se detectaron las fallas que pudiera presentar un determinado vehículo, el CDA estaría inmerso en un problema de competencia técnica y eventualmente de fraude que desde luego lo haría responsable. Pero en este caso debe mediar una investigación de tipo forense y un fallo que así lo determine; es decir no procede la responsabilidad automática de un determinado CDA por el mero hecho de que un vehículo involucrado en un accidente fue revisado en sus líneas de inspección.

Entendemos el afán del Ministerio de Transporte por hallar soluciones para los problemas que se originan por el importante número de vehículos que ocasionan daños materiales y perjuicios morales y no responden civilmente por los mismos, generando conflictos entre particulares, congestiones en las ciudades y caos en la movilidad, pero la solución en este caso es otra, tiene que ver con la adopción de medidas que obliguen a los propietarios de los vehículos a tomar seguros de responsabilidad civil extracontractual a la manera como se les obliga a tomar el seguro denominado “SOAT” para cubrir daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito. Estas medidas ya funcionan en la mayoría de Países del mundo a donde los vehículos no pueden rodar sin una póliza de seguro para cubrir los daños a bienes de terceros que puedan ocasionar por su funcionamiento.

En Colombia la totalidad del parque automotor de servicio Público está obligado por ley a contar con dicho seguro, pero los vehículos de servicio particular que representan más del 90% del total, tan sólo cuentan con dicha protección cerca de un 25% que son los que tienen la póliza todo riesgo en la mayoría de casos los vehículos nuevos, lo que significa que un 75% de ese 90% de vehículos en nuestro País no cuenta con ninguna protección para responder por los daños que puedan causar y por esto es que vemos a diario los inconvenientes, peleas callejeras, congestiones con un gran costo para todos, cuando se podría solucionar con la obligatoriedad de todos tener dichas pólizas y simplemente cuando se presente un accidente habría que cruzar la información de las pólizas y arreglar de manera civilizada, expedita y amigable, ayudando a la seguridad, movilidad y competitividad de nuestras ciudades.

Esta disposición puede ser adoptada prontamente ahora que se avecina una revisión del Código Nacional de Tránsito y sería de paso una medida adicional para combatir la evasión de la Revisión Técnico-mecánica y de Gases, dado que la expedición de la póliza de responsabilidad civil podría estar supeditada a la aprobación de la RTMyG y por ser para todos los vehículos no tendría un costo representativo, póliza que podría ser ofrecida por las compañías de seguros y vendida en los CDA's que son la única entidad a donde por ley deben ir todos los vehículos que ruedan por las vías del territorio nacional.

Para finalizar queremos volver sobre un planteamiento que le hemos estado haciendo al Ministerio de Transporte desde hace tres años, en nuestro 2° Congreso en la ciudad de Cartagena en octubre de 2008, en el sentido de que el sistema de la Revisión Técnico-Mecánica y de Gases requiere ser gerenciado de manera central y permanentemente y que en consecuencia el Ministerio de Transporte debería considerar la designación de un responsable permanente, al más alto nivel, por el Sistema de la RTMyG, de manera que esa cabeza visible ejerza el gerenciamiento central del Sistema y oriente la toma de decisiones desde el ámbito gubernamental para que se desarrollen las estrategias

pertinentes, con el fin de lograr que la RTMyG pueda entrar finalmente en su fase de consolidación, habida cuenta de la importancia que tiene para el País y para los empresarios que atendieron el llamado del Estado colombiano para asumir esta función pública de la inspección técnica vehicular.

Hemos dicho también, en los Congresos posteriores, que esta propuesta de ASO-CDA que no ha sido atendida, necesariamente habrá de ser considerada en algún momento por el Ministerio a fin de que le permita avanzar en la estructuración de componentes o módulos del Sistema que hoy no existen pero que sin duda facilitarían las siguientes actividades, las cuales hoy, todavía no se han dado o funcionan deficientemente:

- Monitorear la planeación y desarrollo de las actividades de vigilancia y control en las vías urbanas y carreteras del País, a cargo de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.
- El desarrollo de un sistema de información central pertinente que permita conocer el desempeño de la RTMyG.
- Conocer diariamente el número de vehículos que han sido revisados por todos los CDA's del País.
- Determinar a ciencia cierta cuál es el grado de evasión que se está presentando frente a la obligatoriedad de la medida de la RTMyG.
- Contar con estadísticas que permitan conocer cuáles son las condiciones del parque automotor, a través, por ejemplo, de los índices de rechazo que se están presentando en los CDA's.
- Verificar si los CDA's están actuando dentro de su capacidad instalada o si eventualmente algunos "expiden" más certificados de los que les permite su capacidad técnica.
- Establecer programas de revisión y actualización de la normativa técnica colombiana (NTC's promulgadas por el ICONTEC) aplicable a la RTMyG, dado que continúan existiendo vacíos y necesidades de ajuste en tal normatividad.
- Contar con un punto central de información permanente al cual puedan acudir los CDA's para que se les resuelva de manera ágil las dudas e inquietudes de orden técnico y legal que surgen en el día a día de la RTMyG.

- Coordinar con otras instancias gubernamentales, los procesos de regulación técnica o de gestión necesarios para mejorar permanentemente la pertinencia del Sistema de la RTMyG; por ejemplo, para concretar con el Ministerio del Medio Ambiente los aspectos que aún faltan por definir en el control de emisiones contaminantes por fuentes móviles.
- Promover el desarrollo de estudios para identificar los avances tecnológicos internacionales con el propósito de implementar en nuestro medio las mejores prácticas de inspección vehicular.

Como queda visto, por las consideraciones que estamos haciendo en la instalación de este 5° Congreso, el Estado delegó en los particulares la función pública de la inspección técnica periódica de los vehículos, pero no ha tomado las medidas requeridas para garantizar su normal funcionamiento y la adecuada prestación del servicio a los automovilistas. Los Centros de Diagnóstico Automotor tiene por supuesto la responsabilidad de desarrollar sus actividades con apego a las disposiciones técnicas y legales vigentes, pero el Estado es corresponsable en cuanto, en primer lugar tiene la obligación de garantizar que dichas disposiciones técnicas y legales sean pertinentes y en segundo lugar debe garantizar que éstas se cumplan a través de los mecanismos de vigilancia y control con los que cuenta constitucionalmente.

ASO-CDA espera que las deliberaciones de este Congreso, aquí en la ciudad de Medellín, sirvan para el análisis inmediato de la situación actual del Sistema de la RTMyG, de manera que en el corto plazo se tomen las medidas pertinentes para que la inspección técnica vehicular en Colombia cumpla con los propósitos superiores de reducir la accidentalidad vial y los niveles de contaminación atmosférica al ambiente, preceptos fundamentales de la ley 769 de 2002.

Queremos reiterarle hoy al Señor Ministro de Transporte Dr. Germán Cardona y a todos los funcionarios del Ministerio del Transporte, como lo hicéramos el año anterior en nuestro 4º congreso nacional en la ciudad de Santiago de Cali, que los CDA no somos el problema del Sistema de la Revisión Técnico-mecánica y de Gases al contrario en nosotros, con nosotros, está la solución.

En este sentido queremos seguir siendo optimistas, seguiremos con nuestra actitud proactiva buscando solución a las dificultades y prestos a trabajar con criterio propositivo, como lo hemos venido haciendo desde hace 5 años que nos constituimos y que hoy estamos cumpliendo. Pero para esto requerimos que el Ministerio de Transporte haga lo propio.



Dijimos el año anterior en Cali que percibíamos un Ministerio renovado, así lo creíamos, pero ahora después de un año debemos decir que en el sector no hemos visto los resultados o ejecutorias de tal renovación, pareciera que siguiéramos bajo la administración anterior la cual, como hemos dejado constancia en diversos documentos, lo único que hizo fue poner en funcionamiento el sistema pero por su consolidación y fortalecimiento prácticamente no hizo nada.

Nos negamos a pensar que bajo esta Administración la situación seguirá siendo la misma, que todo será igual que en la anterior. Queremos señores del Ministerio que nos cuenten porque se siente en el gremio, que el Sistema de la RTMyG no está dentro de la agenda del Ministerio, ¿Qué pasa con el sector? ¿Cuál es nuestra perspectiva cierta?

No me voy a extender más en mi intervención, voy a dar paso a las intervenciones de los demás convocados a esta instalación. Sé que todos quieren conocer lo que tienen para informarnos, y ojala para darnos respuestas, los representantes del Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte, como también conocer el concepto y análisis del honorable senador Plinio Olano Becerra, quien es sin lugar a dudas el Parlamentario que más conoce en materia de transporte y tránsito de nuestro País y que además ostenta la presidencia de la comisión de seguridad vial con la participación de las fuerzas vivas de la nación.

Mil gracias por su atención y por hacerse presentes en este 5º. Congreso Nacional de Centros de Diagnóstico Automotor, donde contamos con la representación de cerca de 200 CDA's afiliados a nuestra entidad, de todo el país y de algunos representantes de CDA's invitados, lo que nos compromete aún más a trabajar incansablemente para lograr el fortalecimiento y consolidación de la RTMyG en Colombia para que sea ejemplo a seguir en los Países de la región.

Gonzalo Corredor Sanabria.
Presidente
