

**EVOLUCIÓN DEL PESO BRUTO VEHICULAR EN COLOMBIA Y SU
INCIDENCIA EN LOS PAVIMENTOS DE LA RED VIAL DE CARRETERAS**

**MARÍA PATRICIA AYALA GIRALDO
CARLOS ENRIQUE CAMPOS PINEDA**

**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE INGENIERÍA
PROGRAMA DE INGENIERÍA CIVIL
ESPECIALIZACIÓN EN INGENIERÍA DE PAVIMENTOS
BOGOTÁ
2013**

**EVOLUCIÓN DEL PESO BRUTO VEHICULAR EN COLOMBIA Y SU
INCIDENCIA EN LOS PAVIMENTOS DE LA RED VIAL DE CARRETERAS**

**MARÍA PATRICIA AYALA GIRALDO
CARLOS ENRIQUE CAMPOS PINEDA**

**MONOGRAFÍA PARA OPTAR EL TÍTULO DE ESPECIALISTA EN INGENIERÍA
DE PAVIMENTOS**

DIRECTOR ING. Msc CARLOS ALBERTO ECHEVERRY ARCINIEGAS

**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE INGENIERÍA
PROGRAMA DE INGENIERÍA CIVIL
ESPECIALIZACIÓN EN INGENIERÍA DE PAVIMENTOS
BOGOTÁ
2013**

NOTA DE ACEPTACIÓN

PRESIDENTE DEL JURADO

JURADO

JURADO

BOGOTÁ, 1 DE FEBRERO DE 2013

AUTORIDADES DE LA UNIVERSIDAD

**MAYOR GENERAL (R) EDUARDO ANTONIO HERRERA BERBEL
RECTOR**

**BG (R) ALBERTO BRAVO SILVA
VICERRECTOR GENERAL**

**DOCTORA MARTHA LUCÍA BAHAMÓN JARA
VICERRECTORA ACADÉMICA**

**INGENIERO ERNESTO VILLAREAL SILVA PH. D
DECANO FACULTAD DE INGENIERÍA**

**INGENIERO WILLIAM APERADOR CHAPARRO PH D
DIRECTOR DE POSGRADOS FACULTAD DE INGENIERÍA**

ADVERTENCIA

LA UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA NO SE HACE RESPONSABLE DE LAS OPINIONES Y CONCEPTOS EXPRESADOS POR LOS AUTORES EN SUS RESPECTIVOS TRABAJOS DE GRADO; SOLO VELA PORQUE NO SE PUBLIQUE NADA CONTRARIO AL DOGMA NI A LA MORAL CATÓLICA Y PORQUE EL TRABAJO NO CONTENGA ATAQUES PERSONALES Y ÚNICAMENTE SE VEA EN ÉL, EL ANHELO DE BUSCAR LA VERDAD CIENTÍFICA.

(ARTÍCULO 60 “DE LA RESPONSABILIDAD SOBRE LOS TRABAJOS DE GRADO”. REGLAMENTO ESTUDIANTIL).

AGRADECIMIENTOS

LOS AUTORES EXPRESAN SUS AGRADECIMIENTOS A:

INGENIERO CARLOS ALBERTO ECHEVERRY ARCINIEGAS, DIRECTOR DE LA MONOGRAFÍA, DOCENTE DE LA UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA, EN LA ASIGNATURA ADMINISTRACIÓN DE PAVIMENTOS.

INGENIERO ALEJANDRO GARCÍA CADENA, DOCENTE DE LA UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA, EN LA ASIGNATURA CONCESIONES VIALES

INGENIERO JAIRO ENRIQUE PEÑALOZA SOTOMONTES, DIRECTOR OPERATIVO DE LA CONCESIÓN DESARROLLO VIAL DE LA SABANA (DEVISAB), ESTACIÓN MOSQUERA - LA MESA - GIRARDOT

INGENIERO FABIAN QUINTANA MARTINEZ, PROFESIONAL UNIVERSITARIO DE LA SUBDIRECCIÓN DE APOYO TÉCNICO DEL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS INVIAS.

CONTENIDO

	PÁG.
TABLA DE CONTENIDO	VIII
LISTA DE TABLAS	XI
LISTA DE ANEXOS	XII
LISTA DE FIGURAS	XIII
GLOSARIO	XVI
INTRODUCCIÓN	1
1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	1
2. OBJETIVOS	2
2.1 OBJETIVO GENERAL	2
3. JUSTIFICACIÓN Y DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA	2
3.1 JUSTIFICACIÓN	2
3.2 DELIMITACIÓN	3
4. EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVIDAD EXISTENTE EN COLOMBIA RELACIONADA CON LOS PESOS Y DIMENSIONES MÁXIMAS DE VEHÍCULOS DE CARGA	3
4.1 RESOLUCIÓN 13791 DEL 21 DE DICIEMBRE DE 1988	3
4.2 RESOLUCIÓN 2501 DEL 22 DE FEBRERO DE 2002	7

	PÁG.
4.3 RESOLUCIÓN 7037 DEL 31 DE MAYO DE 2002	9
4.4 RESOLUCIÓN 4100 DEL 28 DE DICIEMBRE DE 2004	9
4.5 RESOLUCIÓN 2888 DEL 14 DE OCTUBRE DE 2005	13
4.6 RESOLUCIÓN 4959 DEL 8 DE NOVIEMBRE DE 2006	15
4.7 RESOLUCIÓN 1782 DEL 8 DE MAYO DE 2009	29
4.8 RESOLUCIÓN 1054 DEL 12 DE ABRIL DE 2011	31
5. ESTACIONES DE CONTROL DE PESO	32
5.1 PESAJE DINÁMICO	33
5.2 PESAJE ESTÁTICO	34
5.3 PROCEDIMIENTO DE PESAJE	36
5.4 MAPA RED VIAL NACIONAL Y LOCALIZACIÓN DE ESTACIONES DE PESAJE	37
5.4.1 Mapa de la Red Vial Nacional	37
5.4.2 Localización Estaciones de Pesaje	38
5.5 PROBLEMAS PRESENTADOS EN BÁSCULA ESTACIÓN DE PESAJE	40
5.5.1 Antecedentes en la Báscula Occidental	42
6. CASO DE PERMISO OTORGADO PARA TRANSPORTE DE CARGA EXTRAPESADA Y EXTRADIMENSIONADA	47

	PAG.
CONCLUSIONES	51
RECOMENDACIONES	53
BIBLIOGRAFÍA	54
ANEXOS	

LISTA DE TABLAS

		PÁG.
TABLA NO. 1	DIMENSIONES MÁXIMAS PERMITIDAS	55
TABLA NO. 2	PESO MÁXIMO POR EJE PERMITIDO SEGÚN ARTÍCULO 5 DE LA RESOLUCIÓN 13791 DE 21 DE DICIEMBRE DE 1988	56
TABLA NO. 3	LA EVOLUCIÓN DEL PESO BRUTO VEHICULAR	57
TABLA NO. 4	<i>VALORES DE PESOS MÁXIMOS POR EJE REGLAMENTADOS EN LA RESOLUCIÓN 2501 DEL 22 DE FEBRERO DE 2002</i>	58
TABLA NO. 5	CONFIGURACIONES DE VEHÍCULOS Y PESO BRUTO VEHICULAR SEGÚN RESOLUCIÓN 4100 DEL 28 DE DICIEMBRE DE 2004	59
TABLA NO. 6	PESO MÁXIMO POR EJE PARA VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA SEGÚN RESOLUCIÓN 1782 DEL 8 DE MAYO DE 2009	61

LISTA DE ANEXOS

		PÁG.
ANEXO NO. 1	RESOLUCIÓN 1912 DEL 28 DE ABRIL DE 2011 EXPEDIDA POR EL INVIAS A TRANSPORTES MONTEJO LTDA	63
ANEXO NO. 2	PÓLIZA No. N31RO018331 OTORGADA A TRANSPORTES MONTEJO	78
ANEXO NO. 3	EVALUACIÓN DOCUMENTAL A SOLICITUD DE PERMISO CARGA EXTRADIMENSIONADA Y/O EXTRAPESADA	88

LISTA DE FIGURAS

		PÁG.
FIGURA NO. 1	Modelo de Camión Tipo C4 para transportar Contenedores High Cube	7
FIGURA NO. 2	Modelo de Contenedor High Cube	8
FIGURA NO. 3	Ejemplo de carga extrapesada y extradimensionada que circula por las vías Nacionales	28
FIGURA NO.4	Ejemplo de carga extrapesada y extradimensionada que circula por las vías Nacionales	28
FIGURA NO. 5	Ejemplo de carga extrapesada y extradimensionada que circula por las vías Nacionales	28
FIGURA NO. 6	Ejemplo de carga extrapesada y extradimensionada que circula por las vías Nacionales	29
FIGURA NO. 7	Ejemplo de carga extrapesada y extradimensionada que circula por las vías Nacionales	29
FIGURA NO. 8	Disposición de un Sistema de Pesaje Dinámico	33
FIGURA NO. 9	Instalación Estación de Pesaje Dinámico	34
FIGURA NO. 10	Disposición de un Sistema de Pesaje Estático	35
FIGURA NO. 11	Estación de pesaje Estático	35
FIGURA NO. 12	Red Vial Nacional	39
FIGURA NO. 13	Fisura Viga Lateral Estación de Pesaje	40
FIGURA NO. 14	Fisura Viga Lateral Estación de Pesaje	40

		PÁG
FIGURA NO. 15	Fisura Viga Lateral Estación de Pesaje	40
FIGURA NO. 16	Refuerzo en la viga y sello de fisuras	41
FIGURA NO. 17	Refuerzo en la viga y sello de fisuras	41
FIGURA NO. 18	Fundida placa de concreto y montaje	41
FIGURA NO.19	Fundida placa de concreto y montaje	41
FIGURA NO. 20	Fundida placa de concreto y montaje	41
FIGURA NO. 21	Fundida placa de concreto y montaje	41
FIGURA NO. 22	Aparición Fisuras Plataforma No. 3	42
FIGURA NO. 23	Aparición Fisuras Plataforma No. 3	42
FIGURA NO. 24	Fallas presentadas en viga soporte de plataforma	42
FIGURA NO. 25	Fallas presentadas en viga soporte de plataforma	42
FIGURA NO. 26	Fallas presentadas en viga soporte de plataforma	43
FIGURA NO 27	Fallas presentadas en viga soporte de plataforma	43
FIGURA NO. 28	Grietas longitudinales en placa de soporte de plataforma	43
FIGURA NO. 29	Grietas longitudinales en placa de soporte de plataforma	43
FIGURA NO. 30	Demolición Apoyo de vigas	43
FIGURA NO. 31	Demolición Apoyo de vigas	43
FIGURA NO. 32	Demolición Apoyo de vigas	44
FIGURA NO 33	Demolición Apoyo de vigas	44

		PÁG
FIGURA NO. 34	Demolición vigas transversales	44
FIGURA NO. 35	Demolición vigas transversales	44
FIGURA NO. 36	Demolición vigas transversales	44
FIGURA NO. 37	Demolición vigas transversales	44
FIGURA NO. 38	Perforación Para Pilotes	45
FIGURA NO 39	Perforación Para Pilotes	45
FIGURA NO. 40	Perforación Para Pilotes	45
FIGURA NO. 41	Perforación Para Pilotes	45
FIGURA NO. 42	Reparación Dados y Viga transversal	45
FIGURA NO. 43	Reparación Dados y Viga transversal	45
FIGURA NO. 44	Reparación Dados y Viga transversal	46
FIGURA NO. 45	Reparación Dados y Viga transversal	46
FIGURA NO. 46	Instalación Plataforma de la Báscula	46
FIGURA NO. 47	Instalación Plataforma de la Báscula	46
FIGURA NO. 48	Instalación Plataforma de la Báscula	46
FIGURA NO. 49	Instalación Plataforma de la Báscula	46

GLOSARIO

ALTURA: Dimensión vertical total de un vehículo, cargado o descargado, desde la superficie de la vía hasta la parte más alta del mismo.

ANCHURA: Dimensión transversal total de un vehículo excluyendo los espejos.

CAMIÓN ARTICULADO: Conjunto integrado por un tracto-camión y un semi-remolque o por un camión y un remolque que transitan acoplados.

CAMIÓN RÍGIDO: Vehículo automotor destinado al transporte de carga con capacidad superior a dos toneladas y que soporta sobre sus ejes únicamente el peso transportado por sí mismo.

CARGA EXTRADIMENSIONADA: Aquella carga indivisible que excede las dimensiones de carrocería de los vehículos convencionales homologados por el Ministerio de Transporte, para la movilización de carga en tránsito normal por las vías públicas.

CARGA EXTRAPESADA: Carga indivisible que una vez montada en vehículos convencionales homologados por el Ministerio de Transporte, supera los límites de peso bruto vehicular o de peso por eje autorizados, según las normas vigentes para el tránsito normal en las vías públicas.

CARGA INDIVISIBLE: Carga que para su transporte no puede ser fraccionada.

EJE SIMPLE: Ensamble de dos o cuatro llantas unidas entre sí por una línea de rotación.

LINEA DE ROTACIÓN: Línea perpendicular al eje longitudinal del vehículo que une los centros de dos o más llantas colocadas en lados opuestos del mismo.

LONGITUD. Dimensión total longitudinal de un vehículo o combinación de vehículos.

PESO BRUTO VEHICULAR: Peso de un vehículo provisto de combustible, equipo auxiliar habitual y al máximo de carga.

PESO POR EJE: Peso total que transmiten a la carretera las llantas de un eje de un vehículo.

SEMI REMOLQUE: Vehículo no motorizado con capacidad superior a dos toneladas, destinado a ser halado por un tracto-camión sobre el cual se apoya y le transmite parte de su peso.

UNIDAD VEHICULAR: Cualesquiera de los siguientes vehículos: Camión Rígido, Tracto camión, semi-remolque, remolque o volquete.

REMOLQUE: Vehículo no motorizado con capacidad superior a dos toneladas destinado a ser halado por un camión, sin transmitir carga a los ejes de este último.

VOLQUETE: Vehículo automotor cuya carrocería viene equipada con un dispositivo que le permite girar con respecto a un plano horizontal.

INTRODUCCIÓN

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

A través del tiempo, el diseño de los pavimentos en Colombia se ha basado en métodos que valoran la capacidad portante de la subrasante y se ha tenido en cuenta entre otros aspectos los datos de eje equivalente que han sido adoptados y fijados a través de una serie de normativas colombianas, las cuales han ido cambiando a raíz de la evolución e incremento del número de vehículos, que han tenido que suplir mercados emergentes y actividades económicas en constante crecimiento y evolución.

Estas normas han buscado establecer valores de pesos y dimensiones máximos permitidos para todos los vehículos que circulan por la red vial nacional, con el fin de minimizar el deterioro de la malla vial nacional, haciendo que el periodo de vida útil de nuestras vías se cumpla.

Sin embargo, el problema radica en que se tienen métodos, medios y protocolos de control desactualizados, con herramientas obsoletas y capital humano mal preparado o mal enfocado en los procesos de vigilancia en las carreteras, para que hagan cumplir la normatividad.

Por lo tanto en este documento se realiza el análisis de la normatividad existente para evidenciar la falencia existente en dicha normatividad.

2. OBJETIVOS

2.1 OBJETIVO GENERAL:

Revisar la legislación colombiana y su evolución relacionada con pesos máximos permitidos, sus modificaciones a través del tiempo como respuesta a las necesidades que el desarrollo económico y social han impuesto y su incidencia en los modelos de diseño de las estructuras de pavimento.

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Analizar cada una de las resoluciones emitidas por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte y el Ministerio de Transporte por medio de las cuales se adoptan los límites de pesos en los vehículos de transporte terrestre automotor de carga.

Describir el control que se realiza del peso bruto vehicular en Colombia y las dificultades que se presentan en el proceso

Describir el procedimiento del permiso que se otorgan para el transporte de carga extrapesada y extradimensionada por las carreteras de la red nacional y explicar la manera como se hace cumplir con el control del peso bruto vehicular (pesos por eje) para proteger el patrimonio vial.

3. JUSTIFICACIÓN Y DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA

3.1 JUSTIFICACIÓN

La importancia de esta investigación radica en que encaminará a entender la importancia de una real evaluación del factor carga en los diseños de pavimentos y su afectación al momento de subvalorarla, en el comportamiento de las estructuras de pavimentos.

Así mismo mostrará la importancia de la regulación de la legislación colombiana, en todos aquellos aspectos relacionados con los pesos y dimensiones máximas permitidas, sus aplicaciones y más aún los mecanismos de seguimiento y control que se tienen.

3.2 DELIMITACIÓN

Este trabajo será realizado con base en la reglamentación expedida desde el 21 de Diciembre de 1988 por el Ministerio de Transporte y las modificaciones sufridas hasta la fecha.

4. EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVIDAD EN COLOMBIA RELACIONADA CON LOS PESOS Y DIMENSIONES MÁXIMAS DE VEHÍCULOS DE CARGA

A través de la historia reciente del transporte en Colombia, se ha venido sucediendo una serie de modificaciones en la Leyes que regulan las dimensiones y pesos máximos tolerados de los vehículos de carga que transitan por las carreteras nacionales, ésto con el fin de preservar la vida útil del diseño.

Estas resoluciones son las siguientes:

4.1 RESOLUCIÓN DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTE NO. 13791 DEL 21 DE DICIEMBRE DE 1988

En la Resolución 13791 de 21 de diciembre de 1988, se determinan los pesos y dimensiones en los vehículos de carga que operan en las carreteras colombianas, fijando que cada uno de los ejes de los vehículos (líneas de rotación) debe tener un sistema de suspensión apropiado, que los camiones rígidos deben tener de dos a máximo cuatro líneas de rotación, que los semi-remolques tendrán hasta tres líneas de rotación propias y que los remolques sólo podrán acoplarse a camiones rígidos tipos C2, C3 y C4 además de tener dos líneas de rotación propias con ejes simples.

El Artículo 3 de la citada Resolución, especifica medidas de ancho, alto, longitud, voladizo posterior y medidas de los volquetes, pero hay un párrafo en el cual estipula que los vehículos que a la fecha incumplan esta Resolución, continuarán operando normalmente con sus dimensiones actuales, es decir este párrafo demuestra lo laxa que es esta Resolución ya que se debió fijar un tiempo perentorio para que los vehículos que no cumplan estos lineamientos, se adecuaran o salieran de circulación de las carreteras nacionales.

El Peso Bruto Vehicular se estipula en el Artículo 4 de la mencionada Resolución sin referenciar el origen de estas determinaciones lo que asume una posible copia del manual de la ASSHTO, quienes fueron los pioneros en la determinación de estos pesos con un estudio basado en experiencias logradas en la pista de Illinois U.S.A., con diferentes tipos de vehículos y de cargas por eje.

Si se tiene en cuenta la definición de Peso Bruto Vehicular enunciado en la Resolución 13791 del 21 de diciembre de 1988 que es “el peso total que transmiten a la carretera las llantas de un vehículo”, se puede deducir que desde el enunciamiento de la Resolución referida, se está teniendo en cuenta que el vehículo cargado está listo para transitar por las vías nacionales, es decir que el vehículo cuenta con su conductor y ayudante, así como con todos sus líquidos combustibles, aceites lubricantes y líquido refrigerante, por lo tanto se creería que le determinación del Peso Bruto Vehicular debió ser como se muestra en la tabla anexa No.1.

En el Parágrafo 1 del Artículo 4, de la mencionada Resolución, se vuelve a evidenciar una flexibilidad en la legislación, ya que se permite continuar con el Peso Bruto Vehicular de 19 toneladas a vehículos C2 cuyos modelos son anteriores a 1970, sin tener en cuenta que incluso a la fecha, no existe la chatarrización de vehículos que han cumplido su periodo de vida útil, de tal forma que estos vehículos pueden incluso estar transitando todavía por las carreteras nacionales.

Para el caso del peso máximo por eje permitido, se enuncia en el Artículo 5 de la Resolución comentada, estipulando los pesos máximos como se observa en la tabla No. 2.

Se vuelve a evidenciar la flexibilidad al permitir en el eje posterior, 13 toneladas para vehículos anteriores a 1970 de marcas y líneas en particular y 12 para los vehículos INTERNATIONAL HI-R190, lo cual es posible que el pavimento estuviera sobre esforzado, al cumplir con la Resolución analizada.

En el Artículo 6 de la Resolución 13791 del 21 de diciembre de 1988 se hace la exigencia para los vehículos de carga que deben estar dotados de llantas neumáticas, con dimensiones y presión de inflado uniformes en la misma línea de rotación, pero no hace una especificación concreta de la presión de inflado de las llantas, lo que permite a los usuarios de las vías utilizar presiones de inflado más altas creando un área de contacto de la llanta con el pavimento menor aumentándose así la presión de contacto, disminuyendo la vida útil del pavimento.

El Artículo 7 habla de las condiciones de transporte de carga como son las que ofrezcan seguridad a las personas y no causen daño a terceros, entre las cuales se debe tener en cuenta el embalaje, la sujeción y cubierta de la carga transportada, que no arrastre sobre la vía, que no impida la correcta visibilidad al conductor, no comprometa la estabilidad del vehículo, no oculte las luces ni la placa de identificación, con alturas máximas de 4.10 m, no exceder los anchos de los vehículos, no exceder en 1.0 m el voladizo en la carga que sobresale de la carrocería sin exceder el Peso Bruto Vehicular y los pesos máximos por eje.

Para cargas sobresalientes entre 1 y 3 m, sobresaliendo de la parte posterior del vehículo, se debía pedir un permiso especial del entonces Ministerio de Obras Públicas y Transporte con solicitud al INTRA pero solamente en horas diurnas con la respectiva demarcación estipulada y para cargas indivisibles, se debía tener permiso del área técnica del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, pero dejando un vacío legal ya que fácilmente por tráfico de influencias o una supuesta emergencia manifiesta, se podían obtener los permisos para transportar este tipo de cargas sin ningún estudio previo de cargas y su posible incidencia en la estructura del pavimento existente.

Con el Artículo 8 se prohibía la transformación de los vehículos de carga y cualquier otro en vehículo de carga, la cual poco se tenía en cuenta y en general no se hacía cumplir ya que en ese momento se encontraban rodando por las vías nacionales, vehículos que eran para transporte de pasajeros, convertidos en improvisados camiones, o lo que era muy común de la época, que era comprar lotes de inventarios de camiones del ejército y “TROQUEARLOS”, lo cual consistía en la modificación del eje trasero proporcionándole o acondicionando un eje de más eficiencia para poder cargar más peso en estos camiones, actividades que obviamente debieron haber afectado las carreteras por donde transitaron.

El Artículo 9 restringe la circulación de vehículos remolques con eje tándem direccional, carrotanques con estacas en su parte superior que excedan 3,5 m de altura, vehículos cuya configuración no se encuentre en el Artículo 4, camiones articulados conformados con más de dos unidades vehiculares y en general vehículos que incumplan con las disposiciones de la Resolución analizada, permitiendo la circulación de vehículos de modelos antes de 1970 cuyas especificaciones posiblemente sobrepasaban las que se estaban dando para vehículos de modelos posteriores a 1970.

En el Artículo 10 se habla de una posible reducción de los pesos máximos por eje en condiciones especiales y estipulado por la Dirección de Carreteras del

Ministerio de Obras Públicas y Transporte, lo cual no afecta toda vez que es disminución y no aumento.

En el Artículo 11 se especifica que cualquier aplicabilidad diferente a la de la presente Resolución, será dictada por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, lo cual no favorece en nada el uso indebido de sobrepesos en las vías nacionales.

El Artículo 12 estipula el uso de la tarjeta de operación en donde se debe describir el Peso Bruto Vehicular, la configuración del vehículo y sus dimensiones básicas, lo cual podía ser un buen método de control, pero todo una vez verificado el peso en la báscula del puesto de control.

El Artículo 13 estipula que en las tarjetas de propiedad de vehículos particulares debían aparecer como mínimo los mismos datos exigidos para los vehículos de servicio público.

En el Artículo 14 estipula que el control del Peso Bruto Vehicular se debe hacer en las basculas ya sea estáticas o dinámicas instaladas en las carreteras nacionales, lo cual no se realiza eficientemente ya que el control en los peajes es puntual y no a lo largo del tramo vial, ya que se persiste en la actividad de descargar los camiones que sobrepasan el peso legal y después de pasar por la báscula unos kilómetros adelante vuelven a ser cargados de tal forma que el peso que inicialmente transporta el vehículo de carga excede el máximo permitido, haciendo daño en las vías en las cuales transita.

En el Artículo 15 se habla de la responsabilidad del INTRA de establecer las respectivas sanciones a los fabricantes de carrocerías y ensambladoras de vehículos que incumplan las disposiciones de la Resolución 13791 de 21 de diciembre de 1988, obligando a que cada fabricante y ensamblador de vehículos cumpla las Normas Técnicas Colombianas vigentes para poder operar en el ámbito comercial, lo cual no incide en el peso máximo por eje que deben tener los vehículos de carga.

El artículo 16 habla de la importación, fabricación o ensamble de vehículos que no cumplan con la citada Resolución, que en caso de requerirse, debe ser autorizada por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, obteniendo la homologación ante el INTRA, con lo que se continúa teniendo vacíos en la legislación ya que el posible daño a la infraestructura vial esta dado desde los Artículos 4 y 5 de la Resolución comentada.

En el Artículo 17 se reglamenta que la circulación de vehículos en tránsito hacia otros países que incumplan las normas de la Resolución 13791 del 21 de diciembre de 1988, camiones articulados de transporte de carga indivisible por peso o dimensiones que no se ajusten a las especificaciones del Artículo 3 de la misma Resolución, camiones articulados con más de seis líneas de rotación o con más de dos unidades y maquinaria agrícola, industrial o de construcción que posean llantas neumáticas y que se puedan movilizar por sus propios medios, será sometida a decisiones del Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

Se puede evidenciar la falencia y vacío en este Artículo como la actual disposición de la Secretaría Distrital de Movilidad en cuanto a equipos de construcción los cuales deben ser transportados en camabaja con la presencia de escoltas y con un respectivo Plan de Manejo de Tráfico, además en el país no se había comercializado camiones articulados con más de seis líneas de rotación.

4.2 RESOLUCIÓN DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE NO. 2501 DEL 22 DE FEBRERO DE 2002

Con base en los adelantos tecnológicos en lo referente a transporte internacional se evidenció la llegada al país de contenedores generando la necesidad de operar con vehículos de más de 4,1 m de altura lo que se puede apreciar en la Figura No. 1 y figura No. 2 a continuación:

Figura No. 1 Modelo de camión tipo C4 para transportar contenedores High Cube

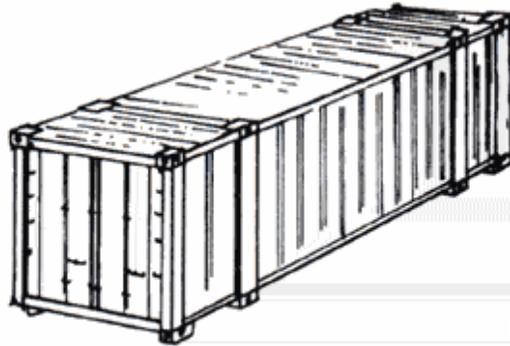


Fuente: www.hammar.eu/es/pdf/E535B.pdf

Figura No. 2 Modelo del contenedor High Cube

45' High Cube Dry Container

A1 Courier, Corp.



Interior

L: 44' 5"

W: 7' 8 1/2"

H: 8' 10"

Payload: 62, 655 lbs

Cubic Capacity: 3,037 cu. ft.

Fuente: www.oceanairlogistic.com/container_45flhighcube.html

Con la entrada al mercado de este tipo de contenedor se aumenta la altura total máxima a 4.40 m, debido a que para el transporte de Algodón y productos similares, los vehículos sobrepasaban la altura máxima autorizada por la Resolución 13791 del 21 de diciembre de 1988, lo que favoreció a ciertos sectores de la economía nacional, otra vez sin tener en cuenta la incidencia del Peso Bruto Vehicular en la red vial nacional.

Aduciendo también que en el proceso de verificación de pesos y control de sobrepesos en los puestos de control, se presentan diferencias de medición en las básculas, las cuales dependen de su fabricación y calibración, haciendo necesario establecer una tolerancia como criterio de evaluación del Peso Bruto Vehicular máximo autorizado, afirmación que resultaría bastante acomodada a intereses específicos de ciertos sectores como el del transporte de carga, ya que los fabricantes de básculas, regulados por el sistema nacional de normalización, certificación y metrología tienen los parámetros de calibración previamente establecidos y siempre una tonelada pesa lo mismo, ya sea medida en una bascula nacional que en una importada, si se realizó la calibración de forma correcta.

Los pesos de los vehículos de carga se aumentan teniendo en cuenta una tolerancia de aproximadamente el 3%, pero entrando en una contradicción entre el Artículo 3 transitorio y el Artículo 2 en lo que se refiere al C3, ya que en la tabla del Artículo 2, habla de C3 con 23.7 toneladas y en el Artículo 3 transitorio estipula para C3, 30 toneladas, lo cual vuelve a dejar una incertidumbre en lo referente a la seriedad y soporte con la cual se han generado estas resoluciones, además que para el C3 se debe tomar el Peso Bruto Vehicular más desfavorable, que en este caso es el menos pesado, hasta tanto no se presenten los resultados de un estudio técnico sobre la real incidencia del incremento del Peso Bruto vehicular en la red vial nacional hasta el 31 de mayo de 2002.

En la **tabla No. 3** se muestra la evolución del Peso Bruto Vehicular hasta el momento.

4.3 RESOLUCIÓN DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE NO. 7037 DEL 31 DE MAYO DE 2002

En esta Resolución se autorizan los pesos brutos vehiculares máximo para camiones C2 de 16 toneladas a 19 toneladas y C3 de 28 toneladas a 30 toneladas en virtud de otorgar más tiempo (dos meses más) para el estudio técnico sobre la incidencia del incremento del Peso Bruto Vehicular en la red vial nacional, sin ningún soporte técnico o por lo menos sin enunciar la fuente de esa decisión lo cual hace aumentar la incertidumbre de los aumentos de peso autorizados mediante la citada Resolución.

4.4 RESOLUCIÓN DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE NO. 4100 DEL 28 DE DICIEMBRE DE 2004

Emanada en virtud de que la seguridad de las personas, constituye una prioridad del sistema y del sector transporte, enunciado en el literal e) del Artículo 2 de la Ley 105 de diciembre 30 de 1993 y que la obligatoriedad del estado de ejercer el control y la vigilancia del transporte público para que su prestación sea en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad como lo enuncia en el numeral 2 del Artículo 3 de la Ley 105 de 1993 de 2004, así como teniendo en cuenta que los principios rectores de este código nacional de Tránsito, creado mediante la Ley 769 de agosto 6 de 2002 son: la seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

Es importante enunciar el Artículo 27 de la Ley 769 de agosto 6 de 2002, en el cual se enuncia que las “Condiciones de cambio de servicio. Todos los vehículos que circulen por el territorio nacional deben someterse a las normas que sobre tránsito terrestre determine este Código. Estos deben cumplir con los requisitos generales y las condiciones mecánicas y técnicas que propendan a la seguridad, la higiene y comodidad dentro de los reglamentos correspondientes sobre peso y dimensiones.”, ya que direcciona y reglamenta el uso correcto del servicio de transporte evitando las adecuaciones tanto físicas como mecánicas de los vehículos para volverlos de más capacidad de carga y así evitar la circulación con pesos máximos por eje no permitidos.

Por otro lado el Artículo 29 de la Ley 769 de agosto 6 de 2002, habla acerca de las Dimensiones y pesos, de tal forma que “Los vehículos deberán someterse a las dimensiones y pesos, incluida carrocería y accesorios, que para tal efecto determine el Ministerio de Transporte, para lo cual debe tener en cuenta la normatividad técnica nacional e internacional.”, en el cual se enmarca que las dimensiones y pesos deben cumplir con las normas técnicas internacionales y nacionales como la Norma Técnica Colombiana 4788.

Mediante la Resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004, con la cual se reglamenta la nomenclatura y denominación de la clase de vehículos de carga terrestre así como también se estipulan medidas reglamentarias de los vehículos de carga que circulan por el territorio nacional teniendo como ancho máximo en todas las tipologías de 2,60 m y una altura máxima de 4,40 m de tal forma que las longitudes máximas por designación las establecen en el Artículo 7 de esta Resolución, en su párrafo primero advierte que la altura máxima se debe medir con el vehículo descargado, por obvias razones de la acción del peso sobre el sistema de amortiguación y la suspensión del vehículo, además aclara que longitud máxima del remolque no incluye la barra de tiro, proceden a establecer el Peso Bruto Vehicular en el Artículo 8.

Sin embargo no se debe hacer caso omiso al Artículo 2°. Definiciones de la Ley 769 de agosto 6 de 2002 donde define el Peso bruto vehicular: Como el peso de un vehículo provisto de combustible, equipo auxiliar habitual y el máximo de carga, aún así se procede a estipular el Peso Bruto Vehicular con una tolerancia positiva de medición lo cual no es coherente con la Resolución 2501 del 22 de febrero de 2002, que se refiere al soporte técnico para realizar las modificaciones de los pesos ya que en la Resolución 7037 del 31 de mayo de 2002, se amplía el plazo del estudio técnico en dos meses y casi dos años y medio después aparece la Resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004, sin ninguna explicación a la

designación del Peso Bruto Vehicular , dejando ver la falta de un soporte técnico verdadero que avale tales cambios.

En la Resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004, se reglamenta los máximos pesos por eje en el Artículo 9, advirtiendo en su párrafo que en el posible uso de llantas de base ancha, se debe hacer la equivalencia de una de estas por dos de las de base estándar, siendo las comerciales en el territorio nacional.

En el Artículo 10 de la Resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004, estipula que la sumatoria algebraica de los cuadrados de las distancias entre líneas de rotación de los ejes de los vehículos de carga no debe ser mayor a $111,48 \text{ m}^2$, lo cual para el presente análisis no aporta gran importancia.

En el Artículo 11 de la Resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004 advierte que el control del Peso Bruto Vehicular se debe hacer en básculas debidamente certificadas en el centro de metrología de la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC), de acuerdo al Sistema Nacional de Normalización, Certificación y Metrología, lo que estaría en contravía del considerando de la Resolución 2501 del 22 de febrero de 2002, donde se afirma que en el proceso de verificación de pesos y control de sobrepesos en los puestos de control, se presentan diferencias de medición en las básculas, las cuales dependen fundamentalmente de sus parámetros de fabricación y calibración, haciendo necesario establecer una tolerancia como criterio de evaluación del Peso Bruto Vehicular máximo autorizado, siendo que el proceso de calibración en todos los equipos de medidas, se realiza precisamente para que el peso obtenido se exacto.

Escasamente un Artículo algo coherente en la Resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004, es el Artículo 12 ya que estipula que para la aplicación de la presente Resolución, se debe tomar como referencia las Norma Técnicas Colombianas vigentes, las cuales pueden ser actualizadas de acuerdo con lo establecido en las normas internacionales, las necesidades del sector y los adelantos tecnológicos, ya que es uno de los pocos Artículos de todas las resoluciones que se rigen al estado actual de las normas técnicas y su evolución con la tecnología.

Para variar las cantidad de contradicciones que se pueden presentar en cada Resolución, está el Artículo 13 de la Resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004, en el cual vuelve a aparecer las excepciones, las cuales son el obstáculo para la modernización del parque automotor que rueda por las vías nacionales, ya que mediante su párrafo primero continúan excluyendo a los vehículos C2 anteriores a 1970 de ciertas marcas y líneas de producción para que continúen

transitando con 19 toneladas como máximo Peso Bruto Vehicular versus 16400 Kg que es lo estipulado en el Artículo 8 de la misma Resolución 4100 del 28 de Diciembre de 2004 y 13 toneladas en eje trasero versus 11000 Kg estipulados en el Artículo 9 de la precitada Resolución.

Continuando con las excepciones, está el Parágrafo Segundo del Artículo 13 de la Resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004, con el cual se exime a los vehículos International HI-R190, autorizando 16,5 Toneladas de Peso Bruto Vehicular versus 16400 Kg que es lo estipulado en el Artículo 8 de la Resolución en mención y 12 toneladas en eje trasero versus 11000 Kg estipulados en el Artículo 9 de la presente Resolución.

Irónicamente se enuncia el Artículo 14 de la Resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004 en la que se advierte que todo vehículo de transporte terrestre automotor de carga que transite por el territorio nacional debe cumplir con lo establecido en la presente Resolución, dando amplitud con su parágrafo enunciando que los vehículos que efectúen transporte internacional de carga deben cumplir con lo estipulado en la Decisión 491 de 2001 de la Comunidad Andina de Naciones CAN, en lo referente a pesos y medidas.

Con el Artículo 15 de la resolución en análisis, se prohíbe la transformación de vehículos de transporte de carga en Colombia, posiblemente evocando Artículo 2°. Definiciones de la Ley 769 de agosto 6 de 2002 donde puntualiza que la Transformación de un vehículo: Es el procedimiento físico y mecánico mediante el cual un vehículo automotor puede ser modificado con el fin de cumplir una función diferente o mejorar su funcionamiento, higiene o seguridad, lo cual evita que camiones sean troqueados para cargar más peso modificando no sólo su parte mecánica sino también su parte física, o que se erradique la antigua costumbre de convertir buses viejos en improvisados camiones, etc.

Los vehículos automotores rígidos de dos ejes (2) con rines 16 y 17.5 cuyo Peso Bruto Vehicular máximo debe ser 8500 Kg no inciden de manera representativa en la problemática de la evolución del Peso Bruto Vehicular en las vías nacionales, ya que por capacidad volumétrica, estos vehículos nunca podrán cargar más del peso estipulado en el Artículo 16 de la Resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004.

Es bastante importante que en esta Resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004 se involucró al sector comercial en cuanto se refiere a ensambladores, fabricantes e importadores de vehículos de transporte de carga para que se acojan a lo estipulado en la Resolución, de esta forma se trata de prevenir que se salgan de

los lineamientos propuestos, pero en general el frente que se debe involucrar en resoluciones venideras es el transportador, el cual presiona para evitar que se hagan cambios sustanciales que favorezcan las estructuras de las vías nacionales.

Teniendo en cuenta que esta Resolución deroga la Resolución 13791 del 21 de diciembre de 1988, expedida por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte y la Resolución 2501 del 22 de febrero 22 de 2002 expedida por el Ministerio de transporte, se tienen como configuraciones y Peso Bruto Vehicular los consignados en la tablas No. 4 y No. 5.

4.5 RESOLUCIÓN DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE NO 2888 DEL 14 DE OCTUBRE DE 2005

La Resolución 2888 del 14 de octubre de 2005, se hace necesaria ya que en la Resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004, no se tuvo en cuenta la configuración y descripción de los vehículos 2S2 y 4R3, así como las medidas del vehículo 2B2, además aclara que el término tolerancia se debe tener en cuenta como criterio de aplicación en el control del peso bruto vehicular.

En la Resolución 2888 del 14 de octubre de 2005 se ratifica el Artículo 15 de la Resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004 con el cual se prohíbe la transformación de vehículos de transporte de carga en el territorio nacional, teniendo en cuenta la definición plasmada en el Artículo 2°. Definiciones de la Ley 769 de agosto 6 de 2002 donde precisa que la Transformación de un vehículo: Es el procedimiento físico y mecánico mediante el cual un vehículo automotor puede ser modificado con el fin de cumplir una función diferente o mejorar su funcionamiento, higiene o seguridad y con base en el párrafo primero del Artículo 27 de la Ley 769 de 2002, en el cual se establece que a partir de la fecha de expedición de dicha Ley no se podrá cambiar de clase o servicio un vehículo, reforzando el control y evitando las prácticas muy comunes y poco ortodoxas de modificar los vehículos, aumentando el mercado de autopartes usadas traídas desde otros países con las cuales se modificaba esencialmente la parte mecánica de los vehículos de carga, sin embargo deja abierta la posibilidad de transformaciones por razones operativas basados en los términos citados en el Artículo 2 de la Ley 769 de 2002.

En los considerandos de la Resolución 2888 del 14 de octubre de 2005, giran en contradicciones alrededor de los vehículos de dos (2) ejes provistos de rines 16 y 17.5 autorizando hasta 8500 Kg de Peso Bruto Vehicular y en otros el que especifique el fabricante y en el caso más puntual en los vehículos cuyos ejes

admitan más de los 8500 Kg, a sabiendas que este tipo de vehículo no deben de transitar con más de los 8500 Kg, tanto por capacidad como por estabilidad.

El Artículo 3 de la Resolución 2888 del 14 de octubre de 2005, es el más preocupante, porque enunciando el Artículo 8 de la Resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004 en el cual se considera la tolerancia positiva de medición, como el peso en kilogramos que puede exceder el Peso Bruto Vehicular teniendo en cuenta las diferencias ocasionadas por el peso del conductor, el peso del combustible, el exceso de peso producido por efecto de la humedad absorbida en las mercancías, la calibración y la operación de las básculas de control y cualquier otro aditamento o situación que pueda variar la medición del Peso Bruto Vehicular, siendo que previamente se ha tenido la definición de Peso Bruto Vehicular, la cual reza como el peso total del vehículo en condiciones totales de operación, transmitido por las llantas a la estructura de pavimento, lo que indica que el Peso Bruto Vehicular es único y no debe tener ningún tipo de tolerancias.

El Peso Bruto Vehicular no debe tener algún tipo de tolerancias porque:

1. Un vehículo, dentro de las configuraciones y designaciones en la normatividad nacional, al ser pesado y reportar menor peso de lo establecido, obviamente no presenta ningún riesgo para la estructura vial nacional.
2. Las básculas de los puestos de control se calibran para que el peso sea exacto y no se debería ser laxo aprobando casi un 3% de sobrepeso ya que estas básculas son fabricadas con exactitud y precisión tal que si se presentar algún error por calibración, este no excedería de un 1%, pero no por eso se debe estipular un valor de tolerancia.
3. Cuando los transportadores de carga se comprometen a llevar mercancías, sea del tipo que sea, éstas deben llegar en buen estado y sin ser afectadas por las inclemencias del tiempo, es decir que la probabilidad de que una carga incremente su peso por acción del agua lluvia, entonces se debe legislar de tal forma y obligando que el gremio transportador proteja la carga de la lluvia y así se evite el sobrepeso ocasionado por la saturación.
4. Normalmente la tripulación de un camión que está conformada por un conductor y un ayudante no pesa más de 200 Kg, pero según la definición de Peso Bruto Vehicular ya incluye el peso de los operarios del vehículo.
5. En la definición de Peso Bruto Vehicular se incluyen todos los líquidos combustibles, refrigerantes, lubricantes y adicionales de operación del mismo.
6. Cualquier otro tipo de aditamento que varíe el Peso Bruto Vehicular debe ser compensado con menos carga en el total exigido por la Ley.

En la Resolución 2888 del 14 de octubre de 2005 se amplía el concepto del Artículo 15 de la Resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004 prohibiendo la transformación o cambio de clase de los vehículos, el incremento de número de ejes y alargue de chasis en vehículos rígidos, el cambio de carrocerías tipo volco a cualquier otro tipo de carrocería, hecho que discrepa en la filosofía de distribución del peso de la carga en la mayor cantidad de ejes hasta lograr un peso que no exceda los diseños de los pavimentos en la red nacional.

Sin embargo y permitiendo la doble interpretación de las Leyes en el territorio nacional, se enuncia el párrafo permitiendo incremento o reducción del número de ejes de los remolques y semirremolques, acción que ya se realiza mecánicamente en los semirremolques que reducen de tres ejes a dos cuando no llevan carga, pero el hecho de aumentar otro eje de rotación en los vehículos de carga, aliviaría la transmisión del Peso Bruto Vehicular a las estructuras de las vías nacionales.

El Artículo 5 de la Resolución 2888 del 14 de octubre de 2005, es el más innecesario y acomodado de esta Resolución, ya que los vehículos de dos ejes cuyo peso máximo es de 8500 Kg son aquellos dotados con rines 16 y 17.5 y al dar autorización al fabricante de estipular en su manual de operaciones un Peso Bruto Vehicular de 16000 Kg, se estaría hablando de un vehículo con designación 2, es decir un camión rígido con un eje direccional y un eje fijo trasero de cuatro llantas, entonces se vuelve a dejar vacío jurídico para que equipos no apropiados para cargar más de 8500 Kg, entren a transitar peligrosamente por las vías nacionales, causando daños a la estructura del pavimento y siendo potenciales generadores de accidentes.

En el Artículo 13 de la Resolución 2888 del 14 de octubre de 2005, se deroga la Resolución 10799 del 12 de diciembre de 2003 y el Párrafo Tercero de la Resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004, el cual enuncia sobre las excepciones, siendo que se debería derogar todo tipo de excepciones y ser claros y concisos con la parte técnica de diseño de pavimentos.

4.6 RESOLUCIÓN DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE NO 4959 DEL 8 DE NOVIEMBRE DE 2006

En esta Resolución los considerandos contemplan lo referente a los permisos para transportar cargas indivisibles, extra pesadas y extra dimensionadas, también las especificaciones de los vehículos que se destinen a esta clase de transporte, de lo

correspondiente a la Secretaría General Técnica del Instituto Nacional de Vías en otorgar los permisos de Tránsito por la Red Vial Nacional a cargo del Instituto, cuando los vehículos excedan las normas en cuanto a dimensiones o cargas, así como atender lo relacionado con los permisos para cierre de vías, coordinando lo necesario con el Instituto Nacional de Concesiones, INCO, hoy Agencia Nacional de infraestructura-ANI, estableciendo que la infraestructura de transporte a cargo de la Nación o de sus entidades descentralizadas por servicios que será administrada por el Instituto Nacional de Concesiones, INCO, hoy Agencia Nacional de infraestructura-ANI, es aquella en la cual exista o se realice la vinculación de capital privado, incluido el traslado o la transferencia de riesgos para todas o alguna de las actividades de construcción, rehabilitación, mantenimiento, operación y administración de la misma y de los servicios conexos o relacionados con ella.

En su filosofía de proteger la inversión realizada en las estructuras viales del país, se ha requerido establecer normas que permitan preservar el patrimonio nacional representado en la infraestructura de carreteras a cargo del Instituto Nacional de Vías y del Instituto Nacional de Concesiones, INCO hoy Agencia Nacional de infraestructura-ANI, con el fin de evitar el deterioro que les pueda ocasionar su mal uso.

Dentro de las responsabilidades de las autoridades nacionales, departamentales y locales deben velar por la protección y buen uso de su infraestructura vial, y de acuerdo con ello cuentan con la facultad de impedir, limitar o restringir el tránsito por las vías de su jurisdicción, conforme con lo establecido en el Artículo 119 del Código Nacional de Tránsito.

Basados en lo establecido en el Artículo 7° del Código Nacional de Tránsito, corresponde a las autoridades de tránsito velar por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y en las privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben estar orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de la vía.

Teniendo como fundamento el avance en la tecnología y el transporte de carga, se hace necesario adoptar una nueva reglamentación que fije reglas claras para el transporte de cargas indivisibles, extra dimensionadas y extra pesadas, o de ambas características a un tiempo por las vías públicas, contemplando las exigencias necesarias para garantizar la seguridad de los usuarios y de la infraestructura vial.

Se evidencia la influencia de sectores de la economía nacional ya que una vez entrada en vigencia la Resolución 3800 del 2 de diciembre de 2005, varios transportadores y gremios de transporte manifestaron tener inconvenientes para su aplicación; y solicitaron su modificación o derogatoria.

De tal forma que en su Artículo 1° la Resolución del Ministerio de Transporte No 4959 del 8 de noviembre de 2006, esboza que el objeto de su creación es la de reglamentar la competencia, los parámetros y los procedimientos del trámite de los permisos para transportar cargas indivisibles, extra pesadas y extra dimensionadas por las vías nacionales, departamentales, metropolitanas, distritales o municipales, así como las especificaciones de los vehículos que se destinen a esta clase de transporte y las medidas técnicas que se deben adoptar para la protección de la infraestructura vial y de seguridad vial y manejo del tránsito para garantizar la movilización segura de las personas, de los usuarios de las vías y de la carga a transportar, lo cual se centra en lo meramente procedimental a permisos.

Especificando en su Artículo 2° de la antedicha Resolución, que el ámbito de aplicación será enfocado a las vías nacionales, departamentales, metropolitanas, distritales y municipales teniendo en cuenta tanto las rurales como las urbanas.

Como en toda reglamentación se requiere establecer unas definiciones o términos con los cuales se denominaran los diferentes componentes de la normatividad, actividad que se procede a realizar con el Artículo 3° para lograr una interpretación y aplicación de la Resolución 4959 del 8 de noviembre de 2006, además de las previstas en la Ley 769 de 2002 y en la Resolución número 004100 del 28 de diciembre de 2004, en la cual se invoca el más importante y que es el eje central de la presente monografía que es la definición de Peso Bruto Vehicular, el cual es denominado como el peso de un vehículo provisto de combustible, equipo auxiliar habitual y el máximo de carga, lo que al parecer desvirtúa el concepto de las tolerancias por peso extra de fluidos y tripulantes del vehículo de carga.

Para los equipos que se utilicen en el transporte de cargas indivisibles, extrapesadas y extradimensionadas, según el Artículo 4° de la precitada Resolución no podrán superar los pesos máximos por eje autorizados por el Ministerio de Transporte cuando estén cargados, siendo este Artículo el más significativo, ya que en la información recopilada en la estación de pesaje MOSQUERA - LA MESA - GIRARDOT del concesionario Desarrollo Vial de La Sabana (DEVISAB), se evidencia que los vehículos de carga no exceden el Peso Bruto Vehicular, pero si se están excediendo en el peso máximo por eje, acción que no está reglamentada y por ende el organismo de control que vigila la

actividad del transporte en las carreteras nacionales que es la policía de carreteras, no tiene ninguna herramienta para inmovilizar los vehículos que sobrepasen estos pesos debido a que la sanción es cuando sobrepasan el Peso Bruto Vehicular.

Lo anterior es ratificado en el Parágrafo del Artículo 4°, estipulando que cuando se requiera un equipo rodante especializado para el transporte de cargas indivisibles, extrapesadas y extradimensionadas, éste deberá estar provisto del número de ejes y de llantas necesarios para que no se superen los pesos máximos por eje autorizados por el Ministerio de Transporte.

Como el transporte de cargas indivisibles, extrapesadas y extradimensionadas es una actividad extraordinaria que no se realiza con cotidianeidad, la Resolución 4959 del 8 de noviembre de 2006 establece en su capítulo II, el protocolo para la expedición de permisos para transporte de este tipo de cargas, de tal forma que en su Artículo 5° establece la facultad de conceder o negar los permisos para el transporte de carga que exceda las dimensiones de los vehículos de carga autorizados para la circulación por las vías públicas del país, en las vías a cargo de la Nación, al Instituto Nacional de Vías ya sean éstas concesionadas o no concesionadas, en el primer caso, en coordinación con el Instituto Nacional de Concesiones. Cuando se trate de vías departamentales, metropolitanas, municipales o distritales, les corresponde a las autoridades de los entes territoriales, distritales o áreas metropolitanas ajustándose a lo contemplado en el Artículo 6° de la Resolución del Ministerio de Transporte No 4959 del 8 de noviembre de 2006.

Por lo anterior en el Artículo 6° de la referida Resolución, se establecen los parámetros para la expedición de permisos, como son las longitudes máximas que sobresalgan por la parte posterior del vehículo, estableciendo tres rangos principales a saber longitud inferior a un (1) metro, no requerirá de registro ni de permiso para el transporte de carga extradimensionada, entre uno (1) y dos (2) metros requerirá que el operador esté previamente inscrito en un registro de operadores de este tipo de transporte que llevará el Grupo de Seguridad Vial de la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte y entre dos (2) y tres (3) metros la autorización se tramitará siguiendo los procedimientos y requisitos fijados en el Artículo 8° del Capítulo II de la Resolución 4959 del 8 de noviembre de 2006, en todos los casos debe cumplirse con las condiciones para la operación y condiciones de seguridad, pero nunca se autorizará permiso bajo ninguna circunstancia para carga extradimensionada, que sobresalga cualquier longitud por la parte delantera del vehículo.

En cuanto a los anchos de cargas indivisibles, extrapesadas y extradimensionadas la Resolución 4959 del 8 de noviembre de 2006 establece parámetros para los cuales es requisito indispensable que el operador esté previamente inscrito en un registro de operadores de este tipo de transporte que llevará el Grupo de Seguridad Vial de la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte

Para cargas indivisibles, extrapesadas y extradimensionadas con ancho superior a dos coma seis (2,6) metros e inferior o igual a tres (3,0) metros se requerirá que la circulación del vehículo de carga se desarrolle a una velocidad máxima de cuarenta (40) kilómetros por hora y no requerirá la presencia de vehículo acompañante. En vías urbanas la velocidad máxima será de veinte (20) kilómetros por hora y requerirá de la presencia de un (1) vehículo acompañante que circule adelante del vehículo de carga cuando la vía es de un (1) sentido de circulación y de dos (2) vehículos acompañantes, uno que circule adelante del vehículo de carga y el otro atrás cuando la vía es de dos (2) sentidos de circulación. En todos los casos el vehículo que realice el transporte deberá contar con avisos o señales colocados uno en la parte delantera y otro en la posterior del vehículo, visibles y en buen estado, cuyo texto advierta: "Peligro Carga Ancha", de las características fijadas en el Artículo 7° de la Resolución 4959 del 8 de noviembre de 2006.

Para el transporte de cargas extradimensionada con un ancho superior a tres (3,0) metros e inferior o igual a tres coma tres (3,3) metros y en el rango de un ancho superior a tres coma tres (3,3) metros e inferior o igual a tres coma seis (3,6) metros se hará siguiendo los protocolos fijados en el Artículo 8° del Capítulo II de la Resolución 4959 del 8 de noviembre de 2006, la autorización para transportar carga extradimensionada con un ancho superior a los 3,6 metros se hará siguiendo los procedimientos y requisitos fijados en los Artículos 9° y 10 de la Resolución 4959 de noviembre 8 de 2006 y en todos los casos deben cumplir con las condiciones de operación y de seguridad contempladas en la Resolución 4959 del 8 de noviembre de 2006.

En el caso de transporte de carga extradimensionada cuya altura supere los 4.40 metros, se debe cumplir con los procedimientos y requisitos tales como presentar una solicitud escrita ante la autoridad competente para transitar por las vías bjo su jurisdicción. Además presentar documentos como, el Certificado de Cámara de Comercio sobre la existencia y representación legal de la empresa solicitante del transporte, con fecha de expedición no mayor a 45 días hábiles respecto de su radicación; copia de la Resolución del Ministerio de Transporte por medio de la cual otorga la habilitación como Empresa de Transporte el cual se exceptúa cuando el transporte sea realizado en vehículos particulares de la empresa dueña de la carga; presentar un Plan de Seguridad Vial y de Manejo de Tránsito

(antigüedad no mayor de tres (3) meses), elaborado por una persona natural con título de ingeniero en transporte y vías o ingeniero civil, con matrícula profesional vigente o por una persona jurídica cuya actividad corresponda a estudios de ingeniería civil o de transporte y vías, en el cual se recomienden las medidas especiales que se deben tomar para garantizar la movilidad segura de la carga a transportar y de las personas y demás usuarios de la vía.

Para el transporte de carga extradimensionada cuya altura supere los 4.40 metros, también se debe cumplir con la velocidad promedio de recorrido según las condiciones de la vía, no debe sobrepasar en ningún momento los treinta (30) kilómetros por hora en vías rurales y veinte (20) kilómetros en vías urbanas. Para cruzar los puentes existentes, no podrán circular a la vez otros vehículos, la velocidad no deberá ser superior a cinco (5) kilómetros por hora y el vehículo de carga deberá transitar por el centro del puente haciendo coincidir los ejes longitudinales del puente y del vehículo.

En el caso de ser indispensable el cierre parcial o total del tránsito en un tramo de la vía, se deberá solicitar el respectivo permiso con anticipación, reuniendo los requisitos establecidos para ello por la autoridad competente.

Además en el transporte de carga extradimensionada cuya altura supere los 4.40 metros se debe contar con la relación de vehículos, equipos modulares, semirremolques o remolques del equipo de transporte destinado a la prestación del servicio, indicando sus características, placas, dimensiones, número de ejes, número de llantas, homologaciones y demás información pertinente.

Dentro del protocolo para el transporte de carga extradimensionada cuya altura supere los 4.40 se debe presentar copia de documentos correspondientes a cada vehículo de carga que se registre para el transporte como el catálogo o copia del plano del vehículo, licencia de tránsito, seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) vigente como mínimo hasta la fecha límite del permiso, tarjeta de Registro Nacional de Remolques, Semirremolques, Multimodulares y similares (en los casos en que aplique).

Toda persona natural o jurídica que pretenda realizar el transporte de carga extradimensionada cuya altura supere los 4.40 debe demostrar que posee un Departamento de Ingeniería y Seguridad Vial con capacidad técnica que permita evaluar, diagnosticar y garantizar el manejo seguro y ambiental de las cargas, con el fin de proteger la infraestructura vial y garantizar la movilidad segura por las vías por las cuales se va a transitar, para lo cual deberá anexar el organigrama de la empresa, la parte pertinente del manual de funciones y los cargos y nombres de

los profesionales de dicho departamento habilitados para ejercer dichas funciones de conformidad con las Leyes vigentes, lo cual podrá ser verificado en cualquier momento por la autoridad que otorgue el permiso.

También debe demostrar que a cualquier título dispone, como mínimo, de equipo especializado, personal técnico y auxiliar como equipos modulares (plataformas hidráulicas), un (1) tractocamión, vehículos acompañantes (escoltas), equipo de luces, equipo de emergencia, prevención (con mínimo linternas, banderas y paletas cumpliendo especificaciones del manual de Señalización Vial), y sistemas de comunicación de dos vías, que garanticen la seguridad vial en la operación. Los equipos accesorios se exceptúan cuando el grupo acompañante para el tránsito y la seguridad vial sea contratado con una empresa privada que dentro de sus objetivos se encuentre la prestación de servicios de asesoría y consultoría en materia de transporte y su infraestructura o la prestación de servicios de seguridad vial, caso en el cual estos requisitos los debe cumplir esta última empresa.

Es importante que posea personal técnico y auxiliar acompañante (señaleros y orientadores del tránsito), con las características contempladas en el literal a) del Artículo 16, quienes deberán portar durante todo el recorrido además de lo establecido en el Código Nacional de Tránsito, elementos de seguridad vial como chalecos reflectivos, paletas, banderas y linternas cumpliendo las especificaciones del Manual de Señalización Vial. Se exceptúan cuando el grupo acompañante para el tránsito y la seguridad vial sea contratado con una empresa privada de las características contempladas en el inciso anterior, caso en el cual estos requisitos los debe cumplir esta última empresa.

Para realizar el transporte de carga extradimensionada cuya altura supere los 4.40 es importante la constitución de la Póliza de Garantía de Responsabilidad Civil Extracontractual, por el valor que determine la autoridad competente en salarios mínimos mensuales legales vigentes, (s.m.m.l.v.), a favor del Instituto Nacional de Vías o el Instituto Nacional de Concesiones, del departamento, distrito, municipio y de terceros, para responder por el pago de daños o perjuicios que se ocasionen a la vía o a las estructuras de la misma o a terceros, por razón u ocasión del permiso concedido o por la Interrupción del tránsito o por la inadecuada operación, expedida por una compañía aseguradora reconocida por la Superintendencia Bancaria. Una vez presentado el original de la Póliza de Garantía, junto con su recibo de pago total por parte del interesado, la dependencia u oficina correspondiente la revisará, en caso de no existir requerimientos, la aprobará. La garantía deberá otorgarse por el valor determinado en el literal f) del Artículo 10 de la presente Resolución No. 4959 del 8 de noviembre de 2006 y con una vigencia igual al tiempo del permiso y tres (3) meses más.

La garantía anterior deberá presentarse a la entidad que otorgue el permiso, una vez esta haya estudiado y determinado que cumple con todos los demás requisitos establecidos. Dicha garantía deberá renovarse antes de su vencimiento, so pena de revocarse automáticamente el permiso otorgado.

En general cuando se requiera realizar el transporte de carga extradimensionada cuya altura supere los 4.40, se debe cumplir con las condiciones para la operación y de seguridad contempladas en el capítulo IV de la precitada Resolución.

Como todas las normas en el Artículo 9 mediante su párrafo, establece que las condiciones y requisitos previstos en el presente Artículo podrán tener un tratamiento excepcional, en los casos en los cuales el transporte de la carga indivisible extradimensionada, sea necesario por razones de fuerza mayor, caso fortuito, o para superar emergencias o desastres naturales, plenamente declaradas, por las respectivas autoridades nacionales, departamentales, distritales o municipales.

Además de todo lo anterior, debe cumplir con lo requerido en el Artículo 10 de la Resolución 4959 del 8 de noviembre de 2006, en el cual se establece el procedimiento para otorgar los permisos para el transporte de carga indivisible extradimensionada con formalidades plenas, surtiéndose procedimientos de estricto cumplimiento.

En todos los casos de transporte de cargas indivisibles, extrapesadas y extradimensionadas, se debe cumplir con lo estipulado en el Artículo 7° de la Resolución 4959 del 8 de noviembre de 2006, en el cual se estipulan las características de la señalización de los vehículos las cuales serán de uso obligatorio durante la circulación por las vías nacionales atendiendo a las observaciones de dimensiones para los avisos delanteros de 1.00 metros de largo por 0.50 metros de altura y para los traseros 1.50 metros de largo por 0.60 metros de altura cuyos colores serán Fondo amarillo y letras y orla negras, los cuales en cantidad siempre serán de uno en la parte trasera de los vehículos sin obstaculizar placas, luces y distintivos propios del vehículo y de uno adelante siempre que sea estipulado en el permiso concedido.

El material de los avisos serán rígido que no permita, deformación por el movimiento de los vehículos o por el aire al pegar sobre el mismo y que garantice su estabilidad en el vehículo, la impresión se hará sobre lámina reflectiva amarilla tipo 1, o de características superiores, de acuerdo con lo señalado en la Norma Técnica Colombiana 4739 - Láminas retroreflectivas para el control del tránsito y

en el texto debe rezar "Peligro Carga larga". "Peligro Carga ancha". "Peligro Carga Extralarga". "Peligro Carga Extra-ancha" o "Peligro Carga Extralarga y Extra-ancha". Según sea el caso. Las letras de este texto deberán corresponder con los alfabetos "D" o "E" de las letras mayúsculas fijadas en el Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte. La altura de las letras no deberá ser menor de diez (10) centímetros con letras del texto que correspondan con los alfabetos "D" o "E" de las letras mayúsculas fijadas en el Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte.

Las señales luminosas de peligro para los vehículos que realicen el transporte de la carga y los vehículos acompañantes deberán contar con señales luminosas de peligro, de acuerdo con la definición establecida en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, diferentes a las reglamentarias, tales como: Balizas tipo vaso o tipo cilindro cuyo lente sea de color amarillo y tenga unas dimensiones mínimas de 10 centímetros de diámetro por 10 centímetros de altura.

En la Resolución 4959 del 8 de noviembre de 2006, el Artículo 8°, correspondiente al procedimiento y requisitos para la expedición del permiso en forma electrónica, el Artículo 9° correspondiente a requisitos para la expedición del permiso con formalidades plenas y el Artículo 10° correspondiente al procedimiento para otorgar los permisos para el transporte de carga indivisible extradimensionada con formalidades plenas, son meramente procedimentales y aunque importantes para lo correspondiente al control del transporte de cargas indivisibles, extrapesadas y extradimensionadas por las vías nacionales, no establecen en ningún momento un parámetro de discernimiento o comparación entre la práctica de controlar el Peso Bruto Vehicular y no tener en cuenta el peso máximo por ejes establecido en la Resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004.

En el Capítulo III de la Resolución 4959 del 8 de noviembre de 2006, se contempla todo lo relacionado con la expedición de permisos para el transporte de cargas extrapesadas o extradimensionadas y extrapesadas a la vez, de tal forma que en su Artículo 11 trata de la competencia, para conceder o negar los permisos para el transporte de carga indivisible extrapesada o indivisible extrapesada y extradimensionada a la vez, en su Artículo 12 trata de la Vigencia de dichos permisos siendo el máximo hasta de un (1) año, en el Artículo 13 correspondiente a requisitos generales en lo referente a documentos, como Certificado de Cámara de Comercio, Copia de la Resolución del Ministerio de Transporte por medio de la cual otorga la habilitación como Empresa de Transporte, el estudio técnico el cual está estipulado en el literal c) y hace advertencia que el peso máximo por eje de los vehículos o modulares propuestos no deben superar el peso o carga máximo por eje autorizado por las autoridades competentes para la circulación por las vías,

además los ingenieros que elaboren los estudios o los avalen deberán demostrar experiencia certificada en estructuras de puentes y pavimentos.

Es importante la aclaración que hace referente a las estructuras que por su estado de deterioro no puedan soportar cargas extrapesadas y que representen peligro para el transportador como para la estructura, o en aquellos que haya determinado el INVIAS o la autoridad responsable de la administración de la red vial por razones de seguridad, el beneficiario del permiso a través de un ingeniero en transporte y Vías o un ingeniero civil, deberá mediante la utilización de equipos convencionales medir en el centro de la luz antes, durante y después de la operación, las deflexiones inmediatas y sus recuperaciones de acuerdo con la metodología que para el efecto tiene previsto el INVIAS.

Lo anterior refuerza el histórico de información ya que las deflexiones en campo serán tomadas en presencia de un ingeniero en Transportes y Vías o Civil o de un funcionario técnico de la entidad administradora de la red vial para que verifique en terreno que éstas no superan las máximas admitidas, de lo cual deberá quedar constancia escrita.

Los Planes de Seguridad Vial y de Manejo de Tránsito cuya antigüedad no mayor de tres (3) meses, son imprescindibles ya que mediante un seguimiento de la metodología y parámetros determinados por el Ministerio de Transporte o por la autoridad competente responsable de la administración de la red vial, para la prevención de accidentes de tránsito determina aspectos como la velocidad promedio de recorrido según las condiciones de la vía, la cual no debe sobrepasar en ningún momento los treinta (30) kilómetros por hora en vías rurales y veinte (20) kilómetros en vías urbanas.

Para cruzar los puentes existentes, no podrán circular a la vez otros vehículos, la velocidad de entrada al puente y durante su travesía será constante sin efectuar maniobras de frenado o arranque y no deberá ser superior a cinco (5) kilómetros por hora y el vehículo de carga deberá transitar en un solo cambio por el centro del puente haciendo coincidir los ejes longitudinales del puente y del vehículo.

También contempla la prioridad en el cierre parcial o total del tránsito en un tramo de la vía, se deberá solicitar el respectivo permiso con anticipación, reuniendo los requisitos establecidos para ello por la autoridad competente, la relación de vehículos, equipos modulares, semirremolques o remolques del equipo de transporte destinado a la prestación del servicio, la debida presentación de

documentación correspondientes a cada vehículo de carga que se registre para el transporte.

Al presentar los Planes de Seguridad Vial y de Manejo de Tránsito se debe demostrar que la empresa responsable del transporte posee un Departamento de Ingeniería y Seguridad Vial con capacidad técnica que permita evaluar, diagnosticar y garantizar el manejo seguro y ambiental de las cargas, con el fin de proteger la infraestructura vial y garantizar la movilidad segura por las vías por las cuales se va a transitar, y demostrar que a cualquier título dispone, como mínimo, del equipo especializado, personal técnico y auxiliar, necesario para la movilización de cargas extrapesadas o extradimensionadas y extrapesadas a la vez.

Continuando con los protocolos descritos en la Resolución 4959 del 8 de noviembre de 2006 en su Artículo 14, expone el procedimiento para otorgar los permisos para el transporte de carga indivisible extrapesada e indivisible extrapesada y extradimensionada a la vez, la cual determina toda la parte documental y costos de liquidación de las respectivas pólizas y costos de operación en los que debe incurrir toda aquella persona que movilice este tipo de cargas, pero no especifica nada con respecto al posible exceso de pesos máximos permitidos ya sean Peso Bruto Vehicular o pesos por eje.

El Capítulo IV en el que se establece las condiciones para la operación y condiciones de seguridad estipula en su Artículo 15, las condiciones para la operación, continuando con la lista de requisitos como el deber de comunicar a la dependencia u oficina correspondiente de la entidad competente, como mínimo con cuatro (4) horas hábiles de antelación a iniciación de cada operación de desplazamiento que se vaya a realizar, la obligatoriedad del conductor del vehículo de carga de llevar consigo durante todo el recorrido además de los documentos legales establecidos en las normas de tránsito y transporte para la circulación normal de vehículos de carga por las vías, documentos tales como Original o fax de la aprobación del respectivo permiso, aprobado por la autoridad competente, documento original que acredite el peso de la carga que transporta expedido por el generador de la carga (empresa oficial o privada, o persona natural o jurídica) y el Peso Bruto Vehicular del equipo de transporte expedido por la persona natural o jurídica poseedora del permiso, para el control en la vía por parte de las autoridades competentes y en general todos los exigidos para la movilización de este tipo de cargas poco comunes.

Debido a lo complejo de la movilización de carga indivisible, extradimensionada, extrapesada o extrapesada y extradimensionada, la Resolución 4959 del 8 de

Noviembre de 2006, en su Artículo 16 contempla los lineamientos de seguridad para la realización del transporte este tipo de cargas, consideradas en los Artículos 8°, 9° y 11° de la presente Resolución como lo son la presencia de (dos) vehículos acompañantes tipo utilitario (campero o camioneta) uno que transite permanentemente delante del vehículo de carga, a una distancia entre treinta (30) y cincuenta (50) metros de éste y en la parte posterior a una distancia entre veinte (20) y treinta (30) metros de éste para transitar en las vías rurales, de tal forma que advierta a los conductores de los vehículos que transitan en la vía sobre los posibles peligros que pueden presentarse.

De igual forma en el caso de vías urbanas se debe operar con dos (2) vehículos acompañantes uno que transite permanentemente delante del vehículo de carga a una distancia entre diez (10) y quince (15) metros del vehículo de carga y el otro que transite detrás del vehículo de carga a una distancia entre diez (10) y quince (15) metros de aquel.

Adicionalmente tanto para vías rurales como urbanas se exigirá el acompañamiento durante todo el recorrido de un grupo de personas con conocimientos técnicos adquiridos mediante un curso específico en tránsito y seguridad vial cumpliendo los contenidos mínimos que reglamente el Ministerio de Transporte, con certificado de aprobación expedido por entidad educativa del nivel superior, técnico o tecnológico, o por asociaciones de ingenieros legalmente constituidas que aglutinen profesionales cuyas funciones estén relacionadas con el transporte y el tránsito, que adviertan a los usuarios de la vía sobre los posibles riesgos que se pueden tener por la circulación de la carga a través de la carretera o calle y orienten el tránsito, quienes transitarán en vehículos distintos al que transporta la carga.

Los equipos de transporte de carga indivisible, extrapesada o extradimensionada no podrán cargarse o descargarse en los carriles de circulación de la vía, ni viajar en caravana, con el objeto de no afectar la movilidad normal por dicha vía, evitar, las congestiones y los accidentes de tránsito, de tal forma que deberán movilizarse en las vías rurales conservando entre ellos distancias superiores a un (1) kilómetro y nunca se hará el tránsito nocturno (entre las 18:00 horas y las 6:00 horas del día siguiente).

Para todos los casos durante la circulación, se deberá dotar de avisos, señales y dispositivos luminosos a los equipos de transporte de carga y a los vehículos acompañantes los cuales además deberán estar dotados de un dispositivo luminoso tipo baliza, adicionalmente se debe contar con la persona natural o la persona jurídica (a través de un ingeniero en transporte y vías o un ingeniero civil)

en representación de la empresa solicitante para medir las deflexiones de la superficie del pavimento, mediante la utilización de equipos convencionales para evaluar el efecto sobre el corredor vial ya que en caso de haber colapso de la estructura vial, esta debe ser reparada por el responsable del movimiento de la carga, sin que se supere un término mayor de treinta (30) días para efectuar los respectivos arreglos.

En el Capítulo V de la Resolución 4959 del 8 de noviembre de 2006, se contemplan las disposiciones finales, de tal forma que en el Artículo 17 estipula la revocatoria del permiso por las causas como cuando se pruebe algún incumplimiento, cuando se compruebe que se realizó alguna operación de desplazamiento sin cumplir cualquiera de los requisitos estipulados en la presente Resolución y cuando se compruebe que la garantía otorgada esté vencida o ha sido revocada o dejada sin vigencia por la compañía aseguradora, de tal forma que el acto administrativo que revoque el permiso será de cumplimiento inmediato y contra él procederán los recursos de la vía gubernativa y el transportador debe abstenerse de transitar por una vía determinada, cuando la autoridad que otorgó el permiso así lo exija por razones de conveniencia, aun cuando el permiso se encuentre vigente.

En el Artículo 18 de la Resolución 4959 del 8 de noviembre de 2006, se estipula la verificación del cumplimiento de requisitos, de tal forma que la autoridad competente que otorgó el permiso podrá en cualquier momento, directamente o a través de las autoridades de tránsito, verificar el cumplimiento de las condiciones técnicas, de operación y de seguridad reguladas en la presente Resolución, y si se llegase a comprobar cualquier incumplimiento podrá cancelar directamente dicho permiso. Las autoridades de control además de imponer las sanciones establecidas en las normas vigentes, inmovilizarán los vehículos rindiendo un informe en el mismo día a la entidad expedidora del permiso.

El ámbito de aplicación de los permisos, se estipula en el Artículo 19 de la antes mencionada Resolución, los cuales serán válidos única y exclusivamente para el tránsito en las vías de la jurisdicción de la autoridad competente que expidió el respectivo permiso, de tal forma que cuando se requiera transitar por vías que por jurisdicción y competencia estén a cargo de distintas entidades del orden nacional, departamental, distrital, metropolitano o municipal, le corresponde a la empresa solicitante del permiso, obtener de las respectivas autoridades nacionales y territoriales competentes, las autorizaciones y permisos necesarios para el tránsito de la carga indivisible, extrapesada o extradimensionada o de ambas condiciones a la vez en cada tramo según la jurisdicción y antes de iniciar cada operación.

La empresa solicitante del permiso, deberá coordinar el desplazamiento con el ente encargado de la administración o coordinación de las concesiones informando como mínimo con veinticuatro (24) horas de anticipación a las empresas concesionarias respectivas, y en el caso dado que el transporte implique el cruce de la frontera con países vecinos, se tendrá en cuenta para el permiso correspondiente la aplicación de las Decisiones sobre Transporte Internacional de Mercancías por Carretera de la Comunidad Andina de Naciones. Asimismo se deberá presentar el permiso correspondiente que expida la autoridad competente del país fronterizo al cual se va a ingresar.

En el Artículo 21 se estipula que la presente Resolución rige a partir del 8 de noviembre de 2006 y deroga, todas las disposiciones que le sean contrarias, en especial la Resolución 3800 del 2 de diciembre de 2005.

A continuación se muestran fotografías de ejemplos de carga extrapesada y extradimensionada.



Figura No 3 Ejemplo de carga extrapesada y extradimensionada que circula por las vías Nacionales



Figura No 4 Ejemplo de carga extrapesada y extradimensionada que circula por las vías Nacionales



Figura No 5 Ejemplo de carga extrapesada y extradimensionada que circula por las vías Nacionales

	
<p>Figura No 6 Ejemplo de carga extrapesada y extradimensionada que circula por las vías Nacionales</p>	<p>Figura No 7 Ejemplo de carga extrapesada y extradimensionada que circula por las vías Nacionales</p>

Fuente: Autores. En la vía Honda- Guaduas , Departamento de Cundinamarca

4.7 RESOLUCIÓN DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE NO. 1782 DEL 8 DE MAYO DE 2009

En los considerandos de la Resolución 1782 del 8 de mayo de 2009, se enuncian el literal e) del Artículo 2 de la Ley 105 de diciembre 30 de 1993, el numeral 2 del Artículo 3 de la Ley 105 de 1993, el Artículo 29 de de la Ley 769 de agosto 6 de 2002 correspondiente al Código Nacional de Tránsito Terrestre, la Ley 170 de 1994 correspondiente en la adhesión al acuerdo de la Organización Mundial del Comercio OMC cuyo anexo 1 A expone sobre los obstáculos técnicos al comercio.

Enuncian la Decisión 491 de 2001 de la Comunidad Andina de Naciones CAN la cual adopta pesos y dimensiones de los vehículos destinados al transporte de mercancías y pasajeros por carretera que en su Artículo 7 manifiesta que “El vehículo, incluida su carga, y en su caso la unidad de carga, no deberá sobrepasar el peso máximo por eje y peso bruto vehicular establecido en el Apéndice 3 del presente Reglamento Técnico Andino”, en el cual en su numeral 3.1 Peso máximo transmitido a la calzada de la vía y subnumeral 3.1.1 En el caso de ejes simples no se deberán exceder los límites de 6 000 kg para ejes con dos (2) neumáticos y 11 000 kg para ejes con cuatro (4) neumáticos, lo cual esta concordante con el Artículo 9 de la Resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004.

Aunque no lo formulan como considerando, en el Artículo 7 de la decisión 491 de 2001 de la Comunidad Andina de Naciones CAN expresa que no se debe exceder de 20 000 kg cuando se utilicen dos ejes consecutivos en tándem, con cuatro (4) o más neumáticos cada uno y no exceder 24 000 Kg en el caso de tres ejes

consecutivos, con cuatro (4) o más neumáticos cada uno, articulados al vehículo mediante un dispositivo común, lo cual continúa siendo concordante con el Artículo 9 de la Resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004.

En cuanto al Peso Bruto Vehicular para camiones rígidos de dos (2) ejes aumentan éste a 17000 Kg, pero el problema se presenta con el Artículo Tercero de la Resolución 2501 del 22 de febrero de 2002 la cual autoriza 19 toneladas para C2 y 30 toneladas para C3, mientras se realiza el estudio técnico sobre la real incidencia del incremento del Peso Bruto Vehicular en la red vial nacional, el cual fue realizado por el Ministerio de Transporte en acuerdo con el Instituto Nacional de Vías con el Centro de Investigaciones de Materiales y Obras Civiles IMOC de la Universidad de Los Andes, determinando este estudio que los puentes están diseñados con cargas máximas de diseño que son superiores a las cargas aumentadas autorizadas para los C2 y C3, por lo tanto este aumento es mínimo y por ende despreciable en la incidencia sobre los puentes a nivel nacional.

Al parecer en la Resolución 1782 del 8 de mayo de 2009 se justifica que el aumento del Peso Bruto Vehicular de los C2 a 17000 Kg no representa ningún daño para la red vial nacional basados en el resultado del estudio técnico efectuado por el Centro de Investigaciones de Materiales y Obras Civiles IMOC de la Universidad de Los Andes en la incidencia en los puentes, pero el problema puede ser mayúsculo en las carreteras ya que el diseño contempla otro tipo de variables.

Pero en la Resolución 1782 del 8 de mayo de 2009, se observa la intención de unificar los criterios con lo estipulado en la Decisión 491 de 2001 de la Comunidad Andina de Naciones CAN.

Aún así queda otro vacío y es si después de los resultados del estudio técnico, se mantienen los Peso Bruto Vehicular de 19 toneladas para C2 y 30 toneladas para C3, o simplemente, continúan rigiendo los aquí contenidos en el Artículo 8 de la Resolución 1782 del 8 de mayo de 2009.

Teniendo en cuenta los respetables resultados del estudio de la Universidad de los Andes, es posible que la incidencia del aumento del Peso Bruto Vehicular en los pavimentos de la red vial nacional sea considerable, ya que de una u otra forma, se está disminuyendo la cantidad de ejes equivalentes que puede soportar un pavimento, donde toca entrar a evaluar en qué porcentaje disminuye la vida útil de un pavimento y qué tipo de refuerzos hay que hacer, labor que debe ser sustentada mediante ensayos y pruebas de laboratorio que nos permita patronar o establecer un modelo matemático con el cual se pueda establecer claramente el

efecto causado sobre las estructuras de pavimentos. En la tabla 6 se consigna los máximos Peso Bruto Vehicular vigentes para vehículos de carga que circulan en la red vial nacional.

4.8 RESOLUCIÓN DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE NO. 1054 DEL 12 DE ABRIL DE 2011

En la Resolución 1054 del 12 de abril de 2011, se consideran:

El Decreto 087 de 2011, mediante el cual se responsabiliza al Ministerio de Transporte de la toma de medidas relacionadas con el tránsito vehicular, que garanticen tanto la movilidad de los vehículos, como la seguridad de los usuarios de la red vial.

La Ley 105 de 1993 y su Artículo 2 literal c), establece que por el aumento del volumen vehicular de algunos corredores de la red nacional en temporadas especiales, es necesario tomar medidas de tránsito que lleven a prevenir accidentes viales, mitigar la congestión vial vehicular y disminuir los tiempos de recorrido.

La Resolución en cuestión expresa que es necesario restringir durante temporadas especiales del año, el tránsito de vehículos de carga con capacidad de 3.4 toneladas o más y vehículos y/o carga extradimensionada y extrapesada por algunas vías de la red nacional, exceptuando aquellos que por condiciones especiales deben movilizarse durante estos periodos de tiempo.

En la misma Resolución se estipula que es necesario determinar los días y vías que dado el alto grado de movilidad, requieren restricción del tránsito de estos vehículos.

La Resolución 1054, en su Artículo 2, prohíbe el tránsito de vehículos de carga con capacidad de 3,4 toneladas o más y aquellos vehículos y/o carga extradimensionada y/o extrapesada en los dos sentidos de circulación durante temporadas especiales, en 44 tramos principales de la red vial nacional.

Se hace excepción de este Artículo y pueden transitar normalmente con los vehículos de carga de 3,4 toneladas o más y cuya carga total, por lo menos el 80% del peso corresponda a: periódicos con ediciones de día, especies avícolas, huevos, leche, carne, frutas, verduras, flores y hortalizas perecederas; ganado de lidia, especies pecuarias y equinos de exposición, desechos sólidos de origen

domiciliario y desechos líquidos, oxígeno medicinal en estado gaseoso y líquido identificado con los números 1072 y 1073 de la ONU, solamente cuando sean transportados en cilindros o tanques criogénicos, combustibles como gasolina, ACPM, biodiesel y alcohol carburante, caña de azúcar y bagazo de caña de azúcar, maquinaria y/o herramienta para atender emergencias en la infraestructura vial, oleoductos y de servicios domiciliarios del país.

5. ESTACIONES DE CONTROL DE PESO

La primera estación de pesaje instalada en Colombia, se ubicó en la carretera Cauca – Planeta Rica, sobre la troncal de occidente, exactamente en el Km. 59, sitio conocido como los manguitos. La importancia de esta vía, es que por allí se moviliza toda la carga pesada de las terminales portuarias de Cartagena y Barranquilla con destino al interior del país.

Su construcción se inició en noviembre de 1995 y los trabajos se concluyeron a finales de agosto de 1996. Su manejo y operación, estuvo a cargo de la firma Edgard Papamija Diago, contratada por el Instituto Nacional de Vías.

El control del pesaje, estuvo conformado por dos casetas ubicadas en cada sentido del tráfico. Estas poseían una báscula dinámica para controlar peso por eje del vehículo en movimiento y su objeto final era identificar los vehículos que presentarán sobre peso en sus ejes, los cuales eran direccionados a otra báscula estática que medía el peso total del vehículo cuando este se estacionaba sobre ella.

A partir de esa fecha, se han instalado a lo largo de la red vial nacional unos sistemas de pesaje clasificados en dos grupos: dinámico y estático, por medio de los cuales se determinan las cargas de los vehículos pesados que por ellas transitan. En ambos casos, lo que se busca es determinar la distancia entre ejes, distancia total entre ejes extremos, peso por eje, peso por grupo de ejes y peso total del vehículo (Peso Bruto Vehicular). El resultado del peso llega a un computador ubicado en la caseta de control, por medio de una fibra electrónica.

Estas estaciones de control de peso, son administradas por el INVIAS, el INCO y las concesiones propiamente dichas.

5.1 PESAJE DINÁMICO.

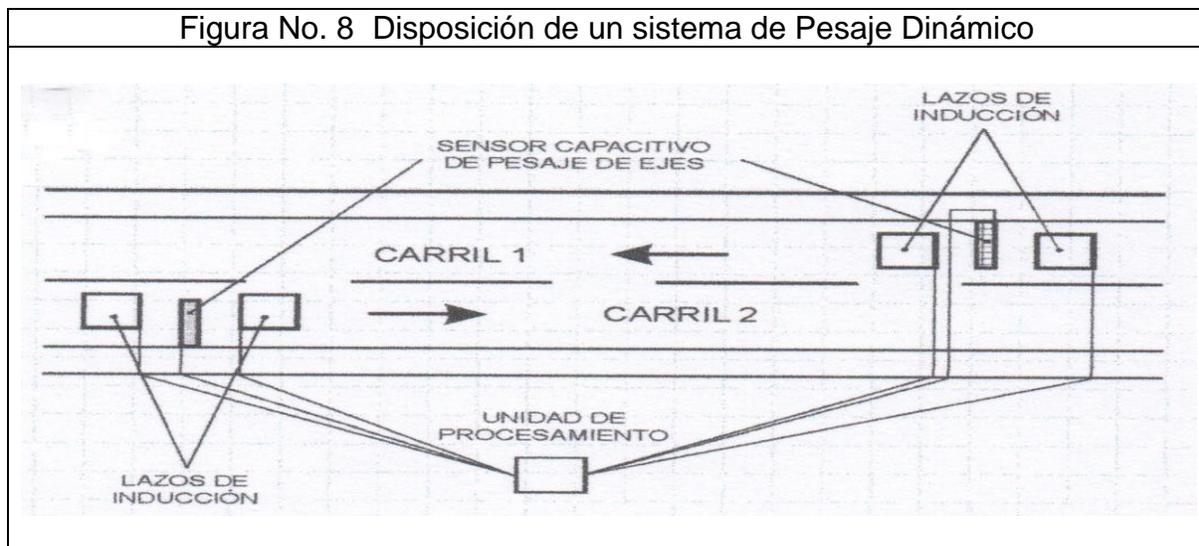
Este sistema de Pesaje de vehículos es conocido también como pesaje en movimiento (WIM - Weighing in Motion) y permite medir las fuerzas estáticas y dinámicas de los ejes de un vehículo, que circula por la vía a su velocidad normal, y almacena datos relacionados con el vehículo como son su peso, su clasificación, velocidad, volumen de tráfico.

En el sistema de Pesaje Dinámico, generalmente los vehículos tienen velocidades de circulación por las básculas, entre 5 km/hora y 8 km/hora y tienen un grado de precisión del 1%. Sin embargo se aclara que los vehículos pueden circular con velocidades entre 2 km/hora y 20 km/hora, pero que la mayor precisión se alcanza con las velocidades antes mencionadas.

Los equipos de pesaje dinámicos pueden ser instalados de forma temporal utilizando sistemas portátiles o de forma fija (sistema contenido dentro del pavimento).

La ventaja que se tiene con este sistema de pesaje, es que todos los vehículos que transitan por una vía pueden ser pesados con una precisión suficiente, que permita realizar una selección de vehículos sobrecargados.

Dentro de la gran desventaja que presentan, es que su grado de precisión no es suficiente para la determinación del peso real del vehículo y su carga.



Fuente: www.roboticauv.es Ing. Jesús Leal Bermejo, Centro de estudios del transporte del CEDEX

Figura No. 9 Instalación Estación de Pesaje Dinámico dentro del pavimento



Fuente: Robótica.uv.es /Ing. Jesús Leal Bermejo, Centro de Estudios del Transporte del CEDEX

5.2 PESAJE ESTÁTICO

Se define como sistema de pesaje estático, toda operación de pesaje en donde el vehículo y su carga es pesada totalmente y para ello esta unidad vehicular deberá detenerse completamente.

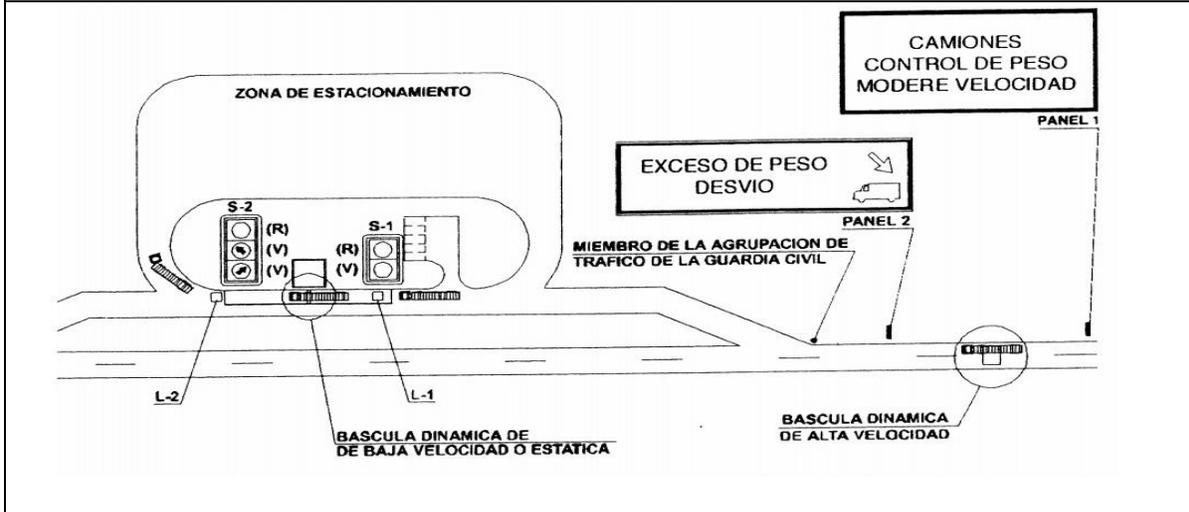
En el caso de las estaciones estáticas, el grado de precisión esta alrededor del 0.1% .

Las básculas están conformadas principalmente por un bastidor metálico de 3.0m de ancho, por 0,95 m de largo, por 0,20 m de alto y un peso de 280 Kg que es empotrado en el hormigón, sobre el que se apoya la plataforma de pesaje, cuyas dimensiones generalmente son 2,80m de ancho, 0,70m de largo y 0.20 m de alto y constituida por células de carga que son soldadas y herméticamente selladas a la plataforma.

Dentro de las ventajas de este sistema de pesaje, se tienen la alta precisión suministrada

Dentro de los inconvenientes se tiene una baja eficiencia, ya que diariamente solo pueden ser pesados entre 20 y 30 vehículos. Así mismo se ha determinado que el sobrepeso de los vehículos pueden desviar los resultados.

Figura No. 10 Disposición de un sistema de Pesaje Estático



Fuente: www.robotica.uv.es Ing. Jesús Leal Bermejo, Centro de estudios del transporte del CEDEX

Figura No. 11 Estación de pesaje Estático



Fuente: www.regencysa.net Álbumes estaciones de Pesaje

5.3 PROCEDIMIENTO DE PESAJE

En la selección de un tipo de báscula para la operación de un puesto de pesaje se deben tener consideraciones como:

- El tipo de instalación o fundación de la báscula.
- Tamaño de la plataforma.
- Capacidad de la báscula.
- Tráfico esperado en ciclos.
- Material de la plataforma.

Los mecanismo de pesaje o básculas, se colocan sobre un medio capaz de soportar la carga y a través de una combinación de palancas o dispositivos eléctricos (celdas de carga), transmiten los esfuerzos de carga que reciben a una terminal electrónica que muestra el peso en forma directa. Estas deben ser ubicadas sobre una superficie sin pendientes y paralela a la vía.

Su instalación puede ser sobre el suelo utilizando rampas para su acceso o a nivel del suelo utilizando una fosa pequeña de hormigón. La plataforma de pesaje puede ser de acero de alta resistencia con una placa de concreto reforzado en donde se instalan las celdas de carga.

Al pasar el vehículo sobrecargado sobre la báscula dinámica, esta envía una señal al computador ubicado en la estación de pesaje donde se encuentra una báscula estática que confronta la información suministrada por la báscula dinámica.

Al ser el sistema de pesaje estático el que al final determina si el vehículo presenta sobrecarga, se hace una breve descripción de él.

El procedimiento de pesaje básicamente consiste en que el vehículo de carga pesada debe reducir su velocidad para ingresar a la plataforma de pesaje e ir parando al pesar cada eje o tándem, pesando primero el eje direccional, luego el primer tándem, a continuación el segundo tándem, para ello deberá ubicar el eje al centro de la plataforma de pesaje.

La sumatoria del peso direccional más el peso del primer tándem más el peso del segundo tándem, determinará el peso bruto total de la unidad vehicular de carga.

Un operador ejecuta el programa de pesaje, cuyo Software de operación contiene una clasificación de los diferentes tipos de unidades o combinaciones vehiculares como son C-2, C-3, T3-S2, T3-S3., etc., así como los pesos máximos permitidos para cada una de ellas.

Si el vehículo no cumple con las tolerancias del peso por eje, se informa a la autoridad competente para que detenga el vehículo y emita la sanción correspondiente, se traslada el vehículo a un patio aledaño a la estación con el fin de distribuir las cargas en el caso de cargas mal distribuidas o descargar si el problema es sobrecarga total.

Las multas se aplican de acuerdo con el exceso de carga y oscilan entre 20 y 40 salarios mínimos diarios.

Si el exceso está entre el 1.0% y 10% del peso permitido, la multa será de 20 salarios mínimos diarios, pero si está entre el 10% y el 25%, la multa será de 30 salarios mínimos diarios. Por último si el exceso de carga supera el 25% del límite establecido, la multa será de 40 salarios mínimos diarios .

Como atenuante, si el transportador infractor paga la multa antes de tres días solo liquidará la mitad; si lo hace pasados tres días paga el total del monto y si responde después de 11 días se le sancionará por mora en el pago.

Sin embargo se tiene conocimiento que en algunos casos luego de ser detectada esta condición pero al no poseer las instalaciones adecuadas o requeridas y con el fin de no generar obstrucción en la vía, se termina permitiendo el viaje del vehículo

5.4 MAPA RED VIAL NACIONAL Y LOCALIZACIÓN DE ESTACIONES DE PESAJE

5.4.1 Mapa de la Red Vial Nacional

Según la Subdirección de Apoyo Técnico del INVIAS, al año 2008, la red Nacional de carreteras comprendía 17.143 Km, de los cuales se estudiaron 10.923 Km. mostrando que a esa fecha se tenían 7.960 Km pavimentados (72,87% de la red analizada) y 2.963 Km. no pavimentados (en afirmado), equivalentes al 27,13 % de la red analizada.

En la figura No. 12 se presenta el mapa de la red vial Nacional, actualizado en el año 2008

5.4.2 Localización Estaciones de Pesaje

Una vez consultados los archivos del INVIAS y antiguo INCO, no se cuenta con una relación detallada de las estaciones de pesaje disponibles en las carreteras nacionales.

Sin embargo dentro de las ubicadas en las vías por las cuales se moviliza la mayor cantidad de carga se tienen estaciones de pesaje ubicadas en las rutas Buga-Tuluá, Medellín-Montería, Puerto Triunfo-San Alberto, la Ye de Ciénaga-Fundación, Girón – Lebrija, Cúcuta-Pamplona, Girardot-Espinal, Bogotá-Villavicencio, Bogotá-Tunja y Pasto - Rumichaca.

Específicamente en el Departamento del Valle : Se han instalado tres estaciones de pesaje, ubicadas así:

Primera: ubicada en la vía que de Yumbo conduce a Mediacanoa, a 200 metros de la glorieta.

Segunda: Ubicada en la calzada que comunica a Yumbo con Loboguerrero, contigua a la glorieta.

Tercera: Ubicada en la carretera Mediacanoa-Loboguerrero, a un kilómetro de la glorieta.

En la Llamada Ruta del Sol, sector que une a Puerto Triunfo con San Alberto se tienen dos, así:

Báscula Lizama I, ubicada en el Km. 04 + 150 de la ruta 4513 La Lizama – San Alberto

Báscula Lizama II, ubicada en el Km. 04 + 50 de la ruta 4513 La Lizama – San Alberto

En la ruta Bogotá – Villavicencio, se tiene estación de pesaje en el Km 22 + 400, 31, antes de puente real, sitio conocido como alto de la cruz

5.5 PROBLEMA PRESENTADO EN BASCULA ESTACIÓN DE PESAJE

En diciembre de 2009 se evidenció una falla en la estructura de la Plataforma No. 4 de la Báscula Estática Occidental en la estación MOSQUERA - LA MESA – GIRARDOT del concesionario Desarrollo Vial de La Sabana (DEVISAB), que consistió en la aparición de una fisura en la viga lateral de módulo y la aparición de algunas otras en el pavimento de la superficie.



Fuente: DEVISAB

En enero de 2010 se agudizó el problema y con el contratista encargado del mantenimiento, se hizo un refuerzo a la viga (Soldadura e Instalación de ángulo de refuerzo y sello de fisuras), sin embargo la deformación de la estructura metálica y la fractura del Concreto se complicó debido al alto número de camiones que se pesan a diario.



Figuras No 16 y 17. Refuerzo en viga y sello de fisuras

Fuente: DEVISAB

En febrero de 2010 se procedió a ordenar la fabricación de la Estructura metálica para su reemplazo. Debido al diseño y los trabajos requeridos para su terminación, se acordó con el contratista un plazo de entrega de 60 días. En este sentido y con el fin de evitar el cierre de la báscula se programó la fundición del concreto en el costado lateral de la Estación para luego proceder a su montaje con grúa, tal como se realizó el cambio del módulo No.1 en mayo de 2010 como puede verificar en el siguiente registro fotográfico:



Figuras No 18, 19, 20 y 21 Fundición placa de concreto y posterior montaje

Fuente: DEVISAB

En diciembre de 2010 se evidenció el mismo problema en la plataforma No.3, tal como se puede evidenciar en las Fotografías No. 22 Y 23



Figuras No. 22 y 23 Aparición de fisuras en la plataforma No. 3

Fuente: DEVISAB

5.5.1 Antecedentes en la Báscula Occidental

Debido al asentamiento presentado sobre la viga longitudinal oriental en la parte central, fue necesario ejecutar la nivelación de las vigas que sirven de soporte a las plataformas de la báscula.



Figuras No. 24 y 25 Fallas presentadas en vigas soporte de plataformas

Fuente: DEVISAB



Figuras No. 26 y 27 Fallas presentadas en vigas soporte de plataformas
Fuente : DEVISAB



Figuras No. 28 y 29 Obsérvese grieta longitudinal sobre placa de soporte de las plataformas.



Figura No. 30 Demolición apoyos de las vigas de la báscula

Figura No. 31 Demolición apoyos de las vigas de la báscula

	
<p>Figura No. 32 Demolición apoyos de las vigas de la báscula</p>	<p>Figura No. 33 Demolición apoyos de las vigas de la báscula</p>
	
<p>Figura No. 34 Demolición vigas transversales</p>	<p>Figura No. 35 Demolición vigas transversales</p>
	
<p>Figura No. 36 Demolición vigas transversales</p>	<p>Figura No. 37 Demolición vigas transversales</p>



Figura No. 38 Perforación para pilotes



Figura No.39 Perforación para pilotes



Figura No. 40 Perforación para pilotes



Figura No. 41 Perforación para pilotes



Figura No. 42 Reparación de dados y vigas transversales



Figura No. 43 Reparación de dados y vigas transversales

	
<p>Figura No. 44 Reparación de dados y vigas transversales</p>	<p>Figura No. 45 Reparación de dados y vigas transversales</p>
	
<p>Figura No. 46 Instalación plataformas de la báscula</p>	<p>Figura No. 47 Instalación plataformas de la báscula</p>
	
<p>Figura No. 48 Instalación plataformas de la báscula</p>	<p>Figura No. 49 Instalación plataformas de la báscula</p>

Fuente: DEVISAB

La empresa consultora concluye que luego de efectuar los análisis estructurales correspondientes y verificar los niveles de esfuerzos a los cuales se encuentran

sometidos los elementos estructurales, se puede establecer que la estructura existente, no satisface los requerimientos de resistencia.

También se determinó, que las deformaciones causadas por las cargas que se generan en el proceso de funcionamiento de la báscula, son muy superiores a las máximas permitidas para este tipo de estructuras.

Como solución al problema presentado por el elemento, se considera necesario, el reforzamiento de los elementos estructurales, con el fin de aumentar la inercia de los mismos y lograr menores deformaciones con una óptima capacidad de carga.

Las básculas que operan en el puesto de pesaje La Tebaida del concesionario DEVISAB son de la marca TRUCKMATE DigiTOL 7560 con plataforma en concreto, las cuales según el fabricante, esta báscula es ensamblada desde módulos de 3,3 metros de ancho por 4,5 metros de largo o 5,3 metros de largo cuya capacidad bruta es de hasta 100,000 Kg y la capacidad del eje tandem es de 25,000 Kg, lo cual correlaciona en un factor "F" de 1,62 lo cual significa que la báscula fue diseñada para cargas de camiones que sean 1,62 veces mayores que los límites legales de carreteras, indicando ésto que en realidad los camiones que están pasando por este punto de pesaje, están sobrecargados excediendo el peso máximo por eje que debe cumplir con lo establecido en la Resolución 4100 de diciembre 28 de 2004.

6. CASO DE PERMISO OTORGADO PARA TRANSPORTE DE CARGA EXTRAPESADA Y EXTRADIMENSIONADA

Una vez la empresa interesada ha cumplido los requisitos exigidos en cuando a presentación antes los entes competentes de las solicitudes de autorización para la movilización de carga extrapesada y extradimensionada y todos los demás documentos requeridos según la Resolución 4959 del 8 de Noviembre de 2006, el INVIAS otorga el permiso mediante resolución.

Estas atribuciones de conceder permisos de transito por la red nacional a cargo del Instituto a vehículos que excedan las normas en cuanto a dimensiones o cargas, son otorgadas al INVIAS, mediante el Decreto 2056 del 254 de Julio de 2003, en su numeral 12.11 del Artículo 12.

A manera de ejemplo se analizó la resolución No. 1912 del 28 de abril de 2011 emitida por el Ministerio de Transporte (Ver anexo No. 1)

Mediante esta resolución el INVIAS, concede permiso especial a la empresa TRANSPORTES MONTEJO LTDA, para el transporte terrestre de carga extradimensionada y extrapesada, que excede las dimensiones establecidas en las normas vigentes de acuerdo con las Resoluciones No. 4100 del 28 de Diciembre de 2004 y 4959 del 8 de Noviembre de 2006, del Ministerio de Transporte. Esta carga esta representada en maquinaria pesada y petrolera, estructuras, tanques, grúas telescópicas, transformadores y tubos, por algunas carreteras de la red vial Nacional.

En esta resolución, se hace claridad que la empresa transportadora MONTEJO LTDA., necesita tramitar un permiso ante la Gobernación de Cundinamarca, para transitar por los tramos Villeta – Los Alpes PR 0+000 a PR 36+000 Y Muña – Mondoñedo – Mosquera – Siberia – Cota – La Caro, que no forman parte de la Red Vial Nacional.

También queda consignado que la empresa Transportes Montejo Ltda., presentó un plan de Seguridad Vial de acuerdo con la Resolución 04959 del 8 de Noviembre de 2006. Así mismo que se compromete a dar cumplimiento a todas las observaciones hechas por las concesiones viales.

En la resolución se diferencian los tramos y los pesos máximos autorizados para circular por cada uno de ellos, las características de los vehículos y cargas autorizadas en cuanto a dimensiones.

En este caso, Transportes Montejo podrá movilizar cargas con longitud máxima de 28.0 m. y longitud total del equipo de transporte incluyendo los tráiler modulares hasta 44.00 m. El ancho máximo será de 4.80 m. y la altura máxima de 4.80 m medida desde el piso hasta la parte más alta de la carga sobre el vehículo. El peso bruto vehicular máximo autorizado para la realización de este transporte se especifica de la siguiente manera:

3S12	152 Toneladas
S10	110 Toneladas
S8	88 Toneladas
S6	70 Toneladas
S4	68 Toneladas
3S3	52 Toneladas
3S2	48 Toneladas.

En tramos de la red Vial donde las especificaciones de carga y dimensiones máximas permitidas por el INVIAS varían, estas son detalladas en el documento

como por ejemplo el tramo Barranquilla – Santa Marta – Bosconia – La Loma – La Jagua de Ibirico en donde el ancho máximo permitido es de 6.0 m, la altura máxima de carga es de 4.90 m y la longitud posterior sobresaliente hasta de 3.0 m.

Así mismo se hace una relación detallada de todos los vehículos propiedad de la Empresa Transportes Montejo, que quedan autorizados para transitar por la Red Vial Nacional.

Una vez expedida la Resolución, la empresa transportadora tiene un plazo máximo de ocho días hábiles para presentar una Póliza de seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual a favor del Instituto Nacional de Vías, Instituto Nacional de Concesiones-INCO y como beneficiario a terceros, cuyo objeto es indemnizar los perjuicios patrimoniales que les sean atribuibles como son lesiones o muertes a terceros y/o daños a la propiedad de terceros o a la infraestructura vial, por las actividades que deriven de la ejecución del transporte especializado en carga extradimensionada y extrapesada que circule por las carreteras de la red vial nacional.

En caso de no cumplir este requerimiento dentro de los plazos señalados, la Resolución emitida otorgando el permiso, es derogada.

A manera de ilustración, se presenta copia de la Póliza No. N 31 RO018331 (Ver anexo No 2) Y Certificado 31 Roo33489, expedida por aseguradora la CONFIANZA, el 03 de Mayo de 2011 y vigencia hasta el 03 de Agosto de 2011, es decir, tendrá una vigencia de 3 meses y el asegurado es Transportes Montejo Ltda. En ella se autoriza a la empresa el tránsito de sus vehículos a través de 30 tramos de la Red Vial Nacional, detallados en la misma y se hace énfasis en que el caso de encontrarse los vehículos en sectores diferentes a los descritos, serán inmovilizados y se harán acreedores a las sanciones a que hubiese lugar por parte de las autoridades competentes.

También se aclara en la póliza, que la empresa Tomadora, deberá tramitar ante la Gobernación de Cundinamarca el permiso correspondiente para poder transitar por los tramos Villeta – Los Alpes PR 0+000 al PR 36+000 y Muña – Mondoñedo – Mosquera – Siberia – Cota - La Caro.

Dentro del cuerpo del documento de la Póliza, se incluyen apartes de la resolución tales como una relación de los vehículos que podrán transitar por las carreteras nacionales y que están amparados en ella.

También se incluye en la Póliza, las características de los vehículos y cargas autorizadas en cuanto a dimensiones ya descritas en la resolución.

También se encuentra incluido en la Póliza, un párrafo que indica que cuando el tomador movilice carga extrapesada, deberá utilizar equipos cuyo número de ejes deber ser suficientes para soportar el peso de la carga debidamente distribuida en la plataforma, de tal manera que el peso por eje sea inferior al máximo permitido según la resolución No. 4100 del 2004.

Como medida de control y cumplimiento de todos los aspectos requeridos para conceder el respectivo permiso, la Subdirección de Apoyo Técnico del INVIAS, ha implementado un formado de verificación en carretera, de aspectos relevantes como la presentación de documentos tales como Solicitud correspondiente, certificado de Cámara de Comercio de la empresa solicitante del transporte con fecha de expedición no mayor a 45 días, Póliza de garantía, de responsabilidad Civil extracontractual, constituida por el valor que determine el INVIAS, con una vigencia igual al tiempo del permiso y 3 meses adicionales.

Así mismo, se verifica la existencia de la Resolución del Ministerio de Transporte por medio de la cual se otorga habilitación como empresa de transporte, el Plan de Seguridad vial y manejo de tránsito, la relación de vehículos y todos aquellos equipos de transporte destinado a la prestación del transporte. Indicando, placas, dimensiones, número de ejes, número de llantas, etc. (Ver anexo No 3).

CONCLUSIONES

1. Todas las carreteras se diseñan bajo parámetros definidos, para cumplir con una determinada vida útil, tolerando cargas máximas establecidas; pero si estas cargas son superadas por los vehículos que se sirven de ellas, será inevitable el deterioro progresivo de la estructura del pavimento.
2. En la evolución de la normatividad correspondiente a los Pesos Brutos Vehiculares se evidencia la falta de soporte técnico en cada Resolución, situación que debe ser corregida para mejorar la normatividad, la cual debería estar basada en estudios técnicos que soporten el aumento de los Peso Bruto Vehicular , o la modificación de los parámetros de diseño.
3. Dentro del avance tecnológico se ha presentado un aumento de cargas cuyas dimensiones cada vez son más altas en el volumen transportado, lo cual ha ido incidiendo en el aumento de la capacidad de los vehículos de carga, afectando directamente el Peso Bruto Vehicular y los pesos máximos por eje de tal forma que la penalización por infringir el Peso Bruto Vehicular , no está de acuerdo con el sobrepeso que se presenta por eje, por tal motivo se debe controlar no sólo el Peso Bruto Vehicular, sino el exceso en los pesos máximos por eje permitidos en las vías nacionales.
4. Las diferentes modificaciones sufridas en la legislación concerniente a dimensiones y pesos máximos vehiculares permitidos obedece en gran medida a la necesidad de transportar volúmenes de carga cada vez mayores y responder así a las necesidades que el desarrollo económico y social han impuesto, por tal motivo se crea la necesidad que la legislación no sea realizada para satisfacer el interés de un sector individual como lo es el transportador, sino que participen los demás gremios como lo son los consultores en el tema de pavimentos, los constructores de los mismos y las casas matrices que sacan al mercado los vehículos de carga verificando así la correcta creación de la legislación y sus mecanismos de control.
5. Nuestro Sistema Vial, no cuenta con los recursos tanto físicos, técnicos y humanos, requeridos para realizar un correcto control de pesos y dimensiones en vehículos de carga pesada que transita por cada uno de los tramos que conforman la red vial Nacional.

6. Se requiere la instalación de más unidades de control de pesaje, ya que las que se tienen actualmente no son suficientes y esto está generando que no se pueda establecer el porcentaje de sobrecarga a las que se está sometiendo la estructura del pavimento.
7. Los problemas presentados en las estaciones de pesaje evidencian falencias en la normatividad al no considerar sanción por exceder el peso máximo por eje. En la actualidad, sólo se comprueba el peso bruto vehicular, que en la mayoría de los casos está acorde con la reglamentación. Al no vigilarse la correcta distribución de cargas por eje, se está incidiendo en la disminución de la vida útil de la estructura del pavimento.
8. Con la implementación de sistemas de pesaje actualizados, se podría efectuar el control de la reglamentación existente y al final esto llevaría a disminuir costos de reparación y mantenimiento de las vías.
9. Todo tipo de holguras en las mediciones de los pesos brutos vehiculares, se presta para permitir excesos en volúmenes y pesos transportados en los vehículos de carga, ya que se considera casi nulo el incremento generado por humedecimiento ocasionado por la lluvia, dado que es reglamentación que las cargas transportadas sean protegidas con carpas impermeables.

RECOMENDACIONES

- 1- Se recomienda realizar correcciones a la normatividad presente, ya que al no considerar sanción por exceder el peso máximo por eje se está disminuyendo la vida útil de la estructura del pavimento.
2. Al instalar nuevas estaciones de pesaje y modernizar las existentes, se debe considerar la construcción de patios de estacionamiento, para no incurrir en situaciones como las que se están presentando, que por no contar con ellos se genera obstrucción de la vía durante el tiempo en que los vehículos infractores permanecen estacionados.
3. Es necesaria la implementación de una campaña de difusión a todo nivel, principalmente al sector transportador de carga, de la urgencia inmediata de cumplir con la normatividad, en cuanto a pesos máximos permitidos, y distribución correcta de cargas.
4. Así mismo se hace imperiosa la necesidad de establecer controles rigurosos y medidas de sanción estrictas a todos los infractores de la regulación.

BIBLIOGRAFÍA

[1] AASHTO – American Association of State Highway and Transportation Officials. (1993).
Guide for Design of Pavement Structures, Washington, D. C.

[2] (UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA *Ciencia e Ingeniería Neogranadina, Vol. 17-2, 2007 59*

[3] MONTEJO F. ALFONSO (1997). Ingeniería de Pavimentos para carreteras

[4] Colección Universidad de Medellín. Pavimentos

[5] INVIAS - Instituto Nacional de Vías. (2002). Manual de Diseño de Pavimentos Asfálticos en vías con Bajos, Medios y Altos volúmenes de Tránsito. Bogotá D.C., Colombia.

[6] Ministerio de Transporte, Instituto Nacional de Vías – INVIAS & Centro de Investigaciones en Materiales y Obras Civiles de la Universidad de Los Andes – CIMOC. (2003). Evaluación del Efecto del Incremento en los Pesos Brutos de los Camiones C2 y C3 en la Vida Útil de las Vías de la Red Vial Nacional de Colombia. Bogotá D. C.

[7] INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TECNICAS Y CERTIFICACION. Trabajos escritos: Presentación y referencias bibliográficas. Sexta actualización. Bogotá: ICONTEC, 2008 110 p.

[8] PUBLICACION EL TIEMPO. 21 de Septiembre de 1996, Sección Otros. Autor SANCHEZ TOÑO.

[8] PUBLICACION EL TIEMPO. 17 de Octubre de 1997, , Sección Otros. Autor NULL VALUE

TABLA NO. 1 DIMENSIONES MÁXIMAS PERMITIDAS

TIPO DE CAMIÓN	CONFIGURACIÓN	ESQUEMA	MÁXIMO Peso Bruto Vehicular (Ton)
Rígido	C2		16
Rígido	C3		28
Rígido	C3 Tándem trasero mixto		23
Rígido	C3 Tándem direccional		23
Rígido	C4		36
Articulado	C2-S1		27
Articulado	C2-S2		32
Articulado	C3-S1		29
Articulado	C3-S2		48
Articulado	C3-S3		52
Articulado	R2		16
Articulado	C2-R2		31
Articulado	C3-R2		44
Articulado	C4-R2		48

Tabla No.1

TABLA NO. 2

Peso máximo por eje permitido según Artículo 5 de la Resolución 13791 de 21 de diciembre de 1988

TIPO DE EJE	PESO MÁXIMO POR EJE (Kg)
Eje Direccional	
Dos llantas	6000
Dos llantas C3 S	7000
Tándem cuatro llantas	14000
Eje Simple	
Dos llantas	6000
Cuatro llantas	11000
Eje Tándem	
Cuatro llantas	11000
Seis llantas	17000
Ocho llantas	22000

Tabla 2.

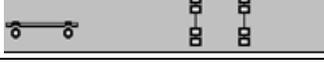
TABLA NO. 3 EVOLUCIÓN DEL PESO BRUTO VEHICULAR

TIPO DE CAMIÓN	CONFIGURACIÓN	ESQUEMA	MÁXIMO Peso Bruto Vehicular (Ton) Resolución 13791	Peso Bruto Vehicular (Ton) Resolución 2501	MÁXIMO Peso Bruto Vehicular (Ton) Resolución 2501 con tolerancia
Rígido	C2		16		19
Rígido	C3		28		30
Rígido	C3 Tándem trasero mixto		23	23	23,7
Rígido	C3A Tándem direccional		23	23	23,7
Rígido	C4		36	36	37
Articulado	C2-S1		27	27	27,8
Articulado	C2-S2		32	37	38,1
Articulado	C3-S1		29	29	29,9
Articulado	C3-S2		48	48	49,4
Articulado	C3-S3		52	52	53,6
Articulado	R2		16	16	16,5
Articulado	C2-R2		31	31	31,9
Articulado	C3-R2		44	44	45,3
Articulado	C4-R2		48		
Articulado	C4-R4			48	49,4

TABLA No. 4 VALORES DE PESOS MÁXIMOS POR EJE REGLAMENTADOS EN LA RESOLUCIÓN 2501 DEL 22 DE FEBRERO DE 2002

TIPO DE EJE	PESO MÁXIMO POR EJE (Kg)
Eje sencillo	
Dos llantas	6000
Cuatro llantas	11000
Eje Tándem	
Cuatro llantas	11000
Seis llantas	17000
Ocho llantas	22000
Eje Tridem	
Seis llantas	16500
Ocho llantas	19000
Diez llantas	21500
Doce llantas	24000

TABLA NO. 5 CONFIGURACIONES DE VEHÍCULOS Y PESO BRUTO VEHICULAR SEGÚN RESOLUCIÓN 4100 DEL 28 DE DICIEMBRE DE 2004

TIPO DE CAMIÓN	DESIGNACIÓN Resolución 4100	ESQUEMA	Peso Bruto Vehicular (Kg) Resolución 4100	Tolerancia positiva (Kg) Resolución 4100
Rígido	2		16000	400
Rígido	3		28000	700
Rígido	4 (2)		36000	900
Rígido	4 (1)	Un eje direccional y un eje tridem	31000	775
Rígido	4 (3)	Dos ejes delanteros de suspensión independiente	32000	800
Articulado	2S1		27000	675
Articulado	2S2		32000	800
Articulado	2S3		40500	1013
Articulado	3S1		29000	725
Articulado	3S2		48000	1200
Articulado	3S3		52000	1300
Articulado	R2		16000	400
Articulado	2R2		31000	775
Articulado	2R3		47000	1175
Articulado	3R2		44000	1100
Articulado	3R3		48000	1200
Articulado	4R2		48000	1200

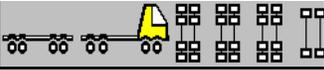
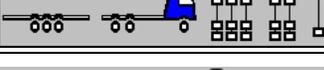
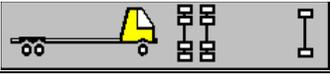
TIPO DE CAMIÓN	DESIGNACIÓN Resolución 4100	ESQUEMA	Peso Bruto Vehicular (Kg) Resolución 4100	Tolerancia positiva (Kg) Resolución 4100
Articulado	4R4		48000	1200
Articulado	2B1		25000	625
Articulado	2B2		32000	800
Articulado	2B3		32000	800
Articulado	3B1		33000	825
Articulado	3B2		40000	1000
Articulado	3B3		48000	1200
Articulado	B1		8000	200
Articulado	B2		15000	375
Articulado	B3		15000	375

Tabla No. 5

TABLA NO. 6 PESO MÁXIMO POR EJE PARA VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA SEGÚN RESOLUCIÓN 1782 DEL 8 DE MAYO DE 2009

VEHÍCULOS	DESIGNACIÓN resol 1782	Peso Bruto Vehicular (Kg) Resolución 1782	Tolerancia positiva de medición (Kg) Resolución 1782	ESQUEMA
Camiones	2	17000	425	
	3	28000	700	
	4 (2)	36000	900	
	4 (1)	31000	775	Un eje direccional y un eje tridem
	4 (3)	32000	800	Dos ejes delanteros de suspensión independiente
Tractocamión con semiremolque	2S1	27000	675	
	2S2	32000	800	
	2S3	40500	1013	
	3S1	29000	725	
	3S2	48000	1200	
	3S3	52000	1300	
Camiones con remolque	R2	16000	400	
	2R2	31000	775	
	2R3	47000	1175	
	3R2	44000	1100	
	3R3	48000	1200	

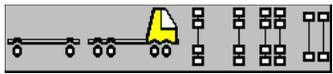
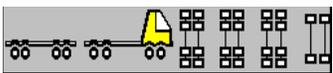
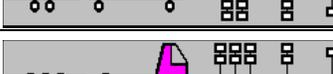
VEHÍCULOS	DESIGNACIÓN resol 1782	Peso Bruto Vehicular (Kg) Resolución 1782	Tolerancia positiva de medición (Kg) Resolución 1782	ESQUEMA
	4R2	48000	1200	
	4R3	48000	1200	
	4R4	48000	1200	
Camión con remolque balanceado	2B1	25000	625	
	2B2	32000	800	
	2B3	32000	800	
	3B1	33000	825	
	3B2	40000	1000	
	3B3	48000	1200	
	B1	8000	200	
	B2	15000	375	
	B3	15000	375	

Tabla No. 6

ANEXO NO. 1 RESOLUCIÓN 1912 DEL 28 DE ABRIL DE 2011 EXPEDIDA POR EL INVIAS A TRANSPORTES MONTEJO LTDA


MINISTERIO DE TRANSPORTE
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
Resolución Número **01912** 28 ABR 2011

Por la cual se concede un permiso a la Empresa TRANSPORTES MONTEJO LTDA, identificada con NIT No. 800.035276-9 para el transporte terrestre de carga Extradimensionada y Extrapesada representada en MAQUINARIA PESADA Y PETROLERA, ESTRUCTURAS, TANQUES, GRUAS TELESCÓPICAS, TRANSFORMADORES Y TUBOS, por unas Carreteras de la red vial nacional.

EL SUBDIRECTOR DE APOYO TÉCNICO

En ejercicio de las facultades delegadas mediante numeral 12-11, Artículo 12 del Decreto No. 2056 del 24 de julio del 2003 y Resolución No. 002419 del 9 de junio de 2004 y la Resolución No. 004959 del 8 de Noviembre del 2006, y

CONSIDERANDO:

Que el numeral 12.11 del Art. 12, del Decreto 2056 del 24 de julio del 2003, asignó al INVIAS la función de otorgar los Permisos de Tránsito por la red vial nacional a cargo del Instituto, cuando los vehículos exceden las normas en cuanto a dimensiones o carga, así como atender lo relacionado con los permisos para el cierre de vías, coordinando lo necesario con el Instituto Nacional de Concesiones - INCC.

Que mediante comunicación del 19 de Abril de 2011, radicada en el Instituto Nacional de Vías con el No. 33374 el señor JHON FREDY CETINA ACUÑA, en calidad de Jefe de Estudios de Rutas y Permisos de la Empresa TRANSPORTES MONTEJO LTDA, solicita permiso por 280 DIAS HÁBILES, para el transporte terrestre de carga Extradimensionada y Extrapesada, la cual está representada en MAQUINARIA PESADA Y PETROLERA, ESTRUCTURAS, TANQUES, GRUAS TELESCÓPICAS, TRANSFORMADORES Y TUBOS, por unas Carreteras de la red vial nacional.

Que como la carga a transportar excede las dimensiones establecidas en la normatividad vigente (Resoluciones Nos. 4100 del 28 de Diciembre del 2004 y 004959 del 8 de noviembre del 2006, del Ministerio de Transporte), es necesario expedir un permiso especial.

Que los tramos VILLETA - LOS ALPES, PR 0+0000 a PR 35+0000, y MUÑA - MONDONEDO - MOSQUERA - SIBERIA - COTA - LA CARD no forman parte de la Red Vial Nacional, por lo tanto, la EMPRESA TRANSPORTES MONTEJO LTDA. deberá tramitar ante la Gobernación de Cundinamarca, el permiso necesario para la realización de este Transporte.

Que la empresa TRANSPORTES MONTEJO LTDA., presentó el Plan de Seguridad Vial de conformidad con lo establecido en la Resolución No. 04959 del 8 de Noviembre de 2006, para lo cual inspeccionaron todas las rutas por las cuales movilizarán la carga, teniendo en cuenta además los sitios críticos que se presentan en las diferentes carreteras azotadas por la fuerte oía invernal.

Que la EMPRESA TRANSPORTES MONTEJO LTDA. debe dar estricto cumplimiento a todas las observaciones planteadas por los concesionarios viales y a la Resolución No. 001954 del 28 de Abril de 2011, expedida por el Ministerio de Transporte, por medio de la cual se establecen un

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
LA COPIA PRESENTE QUE CONSTA EN ESTAS HOJAS ES FIEL COPIA TOMADA DEL ORIGINAL.
02 MAY 2011
QUE REPOSA EN LOS ARCHIVOS DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS SECRETARÍA GENERAL ADMINISTRATIVA

MU
203

Continuación de la Resolución "Por la cual se concede un permiso a la Empresa TRANSPORTES MONTEJO LTDA. identificada con NIT No. 800.035276-9 para el transporte terrestre de carga Extradimensionada y Extrapesada representada en MAQUINARIA PESADA Y PETROLERA, ESTRUCTURAS, TANQUES, GRUAS TELESCÓPICAS, TRANSFORMADORES Y TUBOS, por unas Carreteras de la red vial nacional"

vehicular tendientes a garantizar la movilidad en las vías del país y cumplir con los requisitos exigidos en la Resolución No. 04959 del 8 de Noviembre de 2006 expedida por el Ministerio de Transporte para la realización de este transporte.

Que una vez verificados todos los documentos soporte de la solicitud, se observó que la EMPRESA TRANSPORTES MONTEJO LTDA. cumple con los requisitos exigidos en el Artículo 9 de la Resolución No. 04959 del 8 de Noviembre de 2006 expedida por el Ministerio de Transporte, para otorgar el permiso.

En consecuencia,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. OBJETO: Conceder un permiso a la Empresa TRANSPORTES MONTEJO LTDA, identificada con NIT No. 800.035276-9 para el transporte terrestre de carga Extradimensionada y Extrapesada representada en MAQUINARIA PESADA Y PETROLERA, ESTRUCTURAS, TANQUES, GRUAS TELESCÓPICAS, TRANSFORMADORES Y TUBOS, por las carreteras de la red vial nacional, que se relacionan a continuación:

RUTAS AUTORIZADAS POR EL INVÍAS EN AMBOS SENTIDOS

PARA CARGA EXTRAPESADA HASTA 153 TONELADAS

- 1- CARTAGENA - BARRANQUILLA - CIENAGA - SANTA MARTA - RIOHACHA - PARAGUACHON.
- 2- CARTAGENA - BARRANQUILLA - CIENAGA - BOSCONIA - AGUACHICA - SAN ALBERTO - PUERTO SERVIEZ - PUERTO BOYACÁ - CAÑO ALEGRE - HONDA - VILLETÁ Y LOS ALPES - FACATATIVA - BOGOTÁ
- 3- CARTAGENA - BARRANQUILLA - CIENAGA - BOSCONIA - AGUACHICA - SAN ALBERTO - BUCARAMANGA - BARBOSA - BOGOTÁ
- 4- CARTAGENA - CARMEN DE BOLIVAR - BOSCONIA - AGUACHICA - SAN ALBERTO - BUCARAMANGA - BARBOSA - BOGOTÁ - GIRARDOT - ESPINAL - NEIVA - FLORENCIA.
- 5- BUENAVENTURA - BUGA - MEDELLIN - HATILLO.
- 6- VILLAVICENCIO - ACACIAS - GRANADA - SAN JOSE DEL GUAVIARE.
- 7- MEDELLIN - CAÑO ALEGRE.

- Para vehículos de configuración 3S12 (12 ejes separados cada 1.55 metros, cada eje de 12.75 toneladas y agrupados en dos (2) grupos de seis (6) ejes cada uno para 153 toneladas.

AUCA
22

LA PRESENTE QUE CONSTA DE CINCO (5) HOJAS ES FIEL COPIA TOMADA DEL ORIGINAL.
02 MAR 2011
QUE REPOSA EN LOS ARCHIVOS DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS SECRETARÍA GENERAL ADMINISTRATIVA

Continuación de la Resolución "Por la cual se concede un permiso a la Empresa TRANSPORTES MONTEJO LTDA, identificada con NIT No. 800.035278-9 para el transporte terrestre de carga Extradimensionada y Extrapesada representada en MAQUINARIA PESADA Y PETROLERA, ESTRUCTURAS, TANQUES, GRUAS TELESCOPICAS, TRANSFORMADORES Y TUBOS, por unas Carreteras de la red vial nacional"

RUTAS AUTORIZADAS PARA CARGA EXTRADIMENSIONADA Y/O EXTRAPESADA

HASTA 110 TONELADAS EN AMBOS SENTIDOS

- 1- BOGOTÁ - GIRARDOT - IBAGUE - ARMENIA - BUGA - MEDIACANOA - LOBOGUERRERO - BUENAVENTURA
- 2- BOGOTÁ (LA CARO) - CAJICA Y LA CARO - BRICEÑO - TUNJA - SOGAMOSO - AGUAZUL - YOPAL
- 3- BOGOTÁ (LA CARO) - CAJICA Y LA CARO - BRICEÑO - SISGA - GUATEQUE - SANTA MARIA - MONTERREY
- 4- BOGOTÁ - VILLAVICENCIO - ACACIAS - GRANADA - SAN JOSE DEL GUAVIARE
- 5- BOGOTÁ (BRICEÑO) - ZIPAQUIRA Y BRICEÑO - TUNJA - ARCABUCCO - BARBOSA - SAN GIL - BUCARAMANGA - PALENQUE
- 6- BOGOTÁ (BRICEÑO) - ZIPAQUIRA - CHIQUINQUIRA - PUENTE NACIONAL - BARBOSA - BUCARAMANGA - PALENQUE
- 7- BOGOTÁ (Fontibón) - FACATATIVA - LOS ALPES y VILLETÁ - HONDA - PUERTO TRIUNFO - PUERTO BOYACA - LA LIZAMA - SAN ALBERTO - AGUACHICA - BOSCONIA - PLATO - ZAMBRANO - CARMEN DE BOLIVAR - CARTAGENA - BARRANQUILLA
- 8- CARRETO - CALAMAR - SABANAGRANDE - BARRANQUILLA
- 9- BOGOTÁ - ESPINAL - NEIVA
- 10- BUGA - PALMIRA - POPAYAN - CHACHAGUI - PASTO - IPIALES - RUMICHACA
- 11- BOSCONIA - YE DE CIENAGA - SANTA MARTA - RIOHACHA - PARAGUACHON
- 12- BOSCONIA - VALLEDUPAR - SAN JUAN DEL CESAR - RIOHACHA - PARAGUACHON
- 13- VALLEDUPAR - LA PAZ - CODAZZI - BECERRIL - JAGUA DE IBIRICO - SAN ROQUE
- 14- CARTAGENA - CRUZ DEL VISO - CARMEN DE BOLIVAR - SINCELEJO - PLANETA RICA - PUERTO VALDIVIA - YARUMAL - MEDELLIN - CAÑO ALEGRE - HONDA
- 15- CARTAGENA - CRUZ DEL VISO - TOLUVIEJO - SINCELEJO - CHINU - LA YE - CERETE - MONTERIA
- 16- CARTAGENA - SABANALARGA - BARRANQUILLA - YE DE CIENAGA - BOSCONIA
- 17- GIRARDOT - NEIVA Y GIRARDOT - IBAGUE - VENADILLO - MARIQUITA - HONDA Y MARIQUITA - MANIZALES
- 18- LA CABUYA - TAME - ARAUCA

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
LA PRESENTE QUE CONSTA EN
HOJAS ES FIEL COPIA TOMADA DEL
ORIGINAL.

02 MAY 2011

QUE REPOSA EN LOS ARCHIVOS DEL
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
SECRETARIA
GENERAL ADMINISTRATIVA

28 ABR 2011

Continuación de la Resolución "Por la cual se concede un permiso a la Empresa TRANSPORTES MONTEJO LTDA, identificada con NIT No. 800.035276-9 para el transporte terrestre de carga Extradimensionada y Extrapesada representada en MAQUINARIA PESADA Y PETROLERA, ESTRUCTURAS, TANQUES, GRUAS TELESCÓPICAS, TRANSFORMADORES Y TUBOS, por unas Carreteras de la red vial nacional"

**RUTAS AUTORIZADAS PARA CARGA EXTRADIMENSIONADA Y/O
EXTRAPESADA**

HASTA 110 TONELADAS EN AMBOS SENTIDOS

- 19- MALLA VIAL DEL VALLE DE CAUCA Y CAUCA: BUGA - PALMIRA- CANDELARIA- SANTANDER DE QUILICHAO - POPAYAN - MOJARRAS Y MEDIACANOA - YUMBO - CALI.
- 20- MEDELLIN - MANIZALES - PEREIRA - ARMENIA.
- 21- MEDELLIN - BARBOSA (ANTIOQUIA) - PUERTO BERRIO - PUERTO BOYACÁ.
- 22- MEDELLIN - SANTAFE DE ANTIOQUIA - TURBO - LA YE DE MONTERIA.
- 23- MEDELLIN - LA VIRGINIA - MEDIACANOA.
- 24- MEDELLIN - LA VIRGINIA - APIA - SANTA CECILIA - QUIEDO.
- 25- NEIVA - ALTAMIRA - FLORENCIA - SAN VICENTE DEL CAGUAN.
- 26- NEIVA - PITALITO - MOCOA - PUERTO ASIS - PUENTE INTERNACIONAL SAN MIGUEL.
- 27- NEIVA - PALERMO - VILLAGARZÓN - GRITO.
- 28- PUERTO SANTANDER - CUCUTA - PAMPLONA - BUCARAMANGA - SAN ALBERTO - LA LIZAMA - BARRANCABERMEJA - PUERTO BOYACA - DORADA y BUCARAMANGA - BARRANCABERMEJA.
- 29- VILLAVICENCIO - CUMARAL - ESTACION DE PEAJE VERACRUZ - BARRANCA DE UPIA - MONTERREY - AGUAZUL - YOPAL - FAZ DE ARIPORO.
- 30- VILLAVICENCIO - PUERTO LOPEZ - PUERTO GAITAN.

Parágrafo Primero: Este permiso SOLO AUTORIZA a la EMPRESA TRANSPORTES MONTEJO LTDA el tránsito de sus vehículos por las rutas anunciadas anteriormente, en caso de encontrarse los vehículos en otros sectores éstos serán inmovilizados y se harán acreedores a las sanciones a que hubiere lugar de las autoridades competentes.

Parágrafo Segundo: La Empresa TRANSPORTES MONTEJO LTDA, deberá tramitar ante la Gobernación de Cundinamarca, el permiso correspondiente para poder transitar por los tramos VILLETA - LOS ALPES, PR 0+0000 a PR 36+0000, y MUÑA - MONDOÑEDO - MOSQUERA - SIBERIA - COTA - LA CARO.

ARTÍCULO SEGUNDO: VALOR : El valor del presente permiso, de conformidad con lo previsto en la Resolución No. 0003 del 3 de Enero de 2.008, del Ministerio de Transporte, es de CIENTO NOVENTA Y TRES MILLONES TRESCIENTOS NOVENTA Y TRES MIL DOSCIENTOS PESOS MDA ICTE (\$ 193'393.200,00), que corresponde al valor diario del permiso (\$10.010,00) moneda corriente, por el No. de vehículos (69) y por el No. de días del permiso (280) días hábiles, tal como consta en el Comprobante Único de Consignación No. 55268090, del 26 de Abril de 2011, efectuado por la Empresa TRANSPORTES MONTEJO LTDA a favor del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, en la Cuenta Corriente No. 110-080-90275-1 del Banco Popular, Sucursal CAN.

QUE REPOSA EN LOS ARCHIVOS
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
SECRETARÍA
GENERAL ADMINISTRATIVA

Continuación de la Resolución "Por la cual se concede un permiso a la Empresa TRANSPORTES MONTEJO LTDA, identificada con NIT No. 800.035276-9 para el transporte terrestre de carga Extradimensionada y Extrapesada representada en MAQUINARIA PESADA Y PETROLERA, ESTRUCTURAS, TANQUES, GRUAS TELESCOPICAS, TRANSFORMADORES Y TUBOS, por unas Carreteras de la red vial nacional"

ARTICULO TERCERO: VIGENCIA: El presente permiso será Vigente hasta el día 3 DE MAYO DE 2012.

ARTÍCULO CUARTO: GARANTIAS: Para la utilización del permiso que se concede por esta Resolución, es obligación de la EMPRESA TRANSPORTES MONTEJO LTDA. constituir y mantener vigente la Póliza de garantía de Responsabilidad Civil Extracontractual, como Asegurado a favor del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES -INCO y como Beneficiarios a TERCEROS AFECTADOS, de que trata el literal f) del artículo 10º de la Resolución No. 04959 del 8 de Noviembre de 2006, expedida por el Ministerio de Transporte. Dicha garantía debe constituirse por el término de la vigencia del permiso y tres meses más, y debe presentarse en un término máximo de Ocho (8) días hábiles posteriores al otorgamiento del permiso, la cual será expedida por una Compañía Aseguradora reconocida por la Superintendencia Bancaria y será presentada al INVIAS junto con el Original del recibo de pago.

Parágrafo Primero: Si la EMPRESA TRANSPORTES MONTEJO LTDA. incumpliere los términos para la presentación de la Póliza, el Instituto Nacional de Vias derogará de inmediato esta Resolución y dará aviso inmediato a la Policía de Carreteras, para el respectivo control, conforme se indica en el artículo 18º de la Resolución No. 04959 del 8 de Noviembre del 2006.

Parágrafo Segundo: De conformidad con el literal f) del Artículo 10º de la Resolución No 04959 del 8 de Noviembre del 2006, el valor de la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual, es de ONCE MIL CIENTO VEINTITRÉS MILLONES SETENTA Y TRES MIL PESOS MDA/CTE (\$ 11.123.073.000,00).

Parágrafo Tercero: El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS se reserva el derecho de hacer efectiva la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual e iniciar las acciones legales pertinentes en caso de siniestro.

Parágrafo Cuarto: Queda expresamente entendido que ni el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS ni el INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO serán responsables, en ninguna forma, por daños y / o accidentes de cualquier naturaleza, inmediatos o posteriores, que puedan resultar con ocasión de la expedición de este permiso a los vehículos motivo del permiso y / o a terceros.

ARTICULO QUINTO: EQUIPOS DE TRANSPORTE: Autorízase a la EMPRESA TRANSPORTES MONTEJO LTDA. realizar el transporte por las carreteras indicadas en el Artículo Primero, con los vehículos que se relacionan a continuación:

- Tractocamiones (Cabezotes):

EYA-853	SKO-444	SUB-732	WAA-505	XIC-641
FDJ-550	SMK-059	SYK-551	XIA-942	XID-352
KBI-921	SMK-060	SYK-731	XIC-002	XID-386
PSH-474	SMK-061	SYK-788	XIC-003	XID-417

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
LA PRESENTE QUE CONFORMA
HOJAS ES FIEL COPIA DEL
ORIGINAL.

SECRETARÍA
GENERAL ADMINISTRATIVA

RESOLUCIÓN

Hoja No. 6 de 15 29 FEB 2011

Continuación de la Resolución "Por la cual se concede un permiso a la Empresa TRANSPORTES MONTEJO LTDA, identificada con NIT No. 800.035276-9 para el transporte terrestre de carga Extradimensionada y Extrapesada representada en MAQUINARIA PESADA Y PETROLERA, ESTRUCTURAS, TANQUES, GRUAS TELESCOPICAS, TRANSFORMADORES Y TUBOS, por unas Carreteras de la red vial nacional"

SCH-245	SMK-062	TVA-382	XIC-004	XID-755
SKO-001	SNE-124	TVA-383	XIC-036	XIE-606
SKO-443	SQL-142	VSE-069	XIC-114	XIE-607
XJA-076	XJB-007	XJA-855	XJA-856	UPS-169
XJA-482	MMA-725	SKO-963	SKO-869	SWM-263
XIE-371	UYU-422	UPP-286	XJA-985	SYU-696
SKP-245	SKP-246	SKP-247	SKP-248	SKP-249
SKP-250	SKP-251	SKP-252	SKP-253	SKP-254
SKP-255	SKP-256	SKP-264	SKP-265	SKP-270
SKP-271	SKP-272	SKP-273	SKP-274	

➤ Remolques:

R00708	R11368	R16351	R22222	R25809
R03492	R13545	R16352	R23955	R26995
R05696	R13614	R17447	R24189	R31372
R07137	R14127	R17786	R24570	R31373
R07138	R14601	R20503	R25088	R32296
R09015	R15755	R20881	R25806	R47632
R09270	R16317	R22216	R25807	R47633
R10660	R16323	R22217	R25808	R47669

Handwritten notes:
 20/11
 26/

INSTITUTO NACIONAL DE VIALIDAD
 EN PRESENTE CUYA COM
 HOJAS ES FIEL COPIA DEL
 ORIGINAL

QUE REPOSA EN LOS ARCHIVOS DEL
 INSTITUTO NACIONAL DE VIALIDAD
 SEC. GENERAL ADMINISTRATIVA

Continuación de la Resolución "Por la cual se concede un permiso a la Empresa TRANSPORTES MONTEJO LTDA, identificada con NIT No. 800.035276-9 para el transporte terrestre de carga Extradimensionada y Extrapesada representada en MAQUINARIA PESADA Y PETROLERA, ESTRUCTURAS, TANQUES, GRUAS TELESCOPICAS, TRANSFORMADORES Y TUBOS por unas Carreteras de la red vial nacional"

R11367	R16332	R22219	R46764	R46765
R46766	R46561	R10404	R49760	R22218
R46612	R34452	T7113	T7114	R34022
T7316	T7505	T7511	T7512	T7513
T7721	T7722	T7723	T7724	T7725
T7726	T7727	T7728	T7553	T7554 ✓
T7753	R59832	R59868	R59869	R59870
R59891	R59892	R59893	R59992	R59993
R59940	R59941	R59942	R59443	

Parágrafo Primero: Se autoriza a la EMPRESA TRANSPORTES MONTEJO LTDA. Movilizar carga con las siguientes dimensiones:

- ✓ LONGITUD: Se autoriza una longitud máxima hasta 28.00 metros y una longitud total del equipo de transporte incluyendo los trailer modulares sin cabezote hasta 44.00 metros.
- ✓ ANCHO: Se autoriza un ancho máximo hasta CUATRO PUNTO OCHENTA (4.80) metros.
- ✓ ALTO: Se autoriza una altura máxima hasta CUATRO PUNTO OCHENTA (4.80) metros, medida desde el piso hasta la parte más alta de la carga y el vehículo.
- ✓ PESO: El peso bruto vehicular máximo autorizado para la realización de este Transporte es de:

3S12 para 153 toneladas
 S10 Para 110 Toneladas;
 S8 Para 88 Toneladas;
 S6 Para 70 Toneladas;
 S4 Para 68 Toneladas
 3S3, Para 52 Toneladas
 Y 3S2 Para 48 Toneladas



Continuación de la Resolución N° 01912 de 2011, por la cual se concede un permiso a la Empresa TRANSPORTES MONTEJO LTDA., identificada con NIT No. 800.035276-9 para el transporte terrestre de carga Extradimensionada y Extrapesada representada en MAQUINARIA PESADA Y PETROLERA, ESTRUCTURAS, TANQUES, GRUAS TELESCÓPICAS, TRANSFORMADORES Y TUBOS, por unas Carreteras de la red vial nacional.

Parágrafo Segundo: El Instituto Nacional de Vías autoriza a la empresa de TRANSPORTES MONTEJO LTDA. movilizar carga por la ruta BARRANQUILLA – SANTA MARTA – BOSCONIA – LA LOMA – LA JAGUA DE IBIRICO con las siguientes dimensiones:

ANCHO: Se autoriza un ancho máximo hasta SEIS (6.0) metros
ALTO: Se autoriza una altura máxima hasta CUATRO NOVENTA (4.90) metros.
LONGITUD: Posterior sobresaliente hasta de TRES (3.0) metros.

Parágrafo Tercero: El Instituto Nacional de Vías autoriza a la empresa de TRANSPORTES MONTEJO LTDA. movilizar carga por la ruta CARTAGENA – CRUZ DEL VISO – CARMEN DE BOLIVAR – BOSCONIA – AGUACHICA – SAN ALBERTO – BUCARAMANGA – BARBOSA – CHIQUINQUIRÁ – ZIPAQUIRÁ – BOGOTÁ con un ancho de CINCO (5.0) metros.

Parágrafo Cuarto: La Empresa TRANSPORTES MONTEJO LTDA. está autorizada para movilizar la carga extradimensionada y extrapesada en EQUIPOS MODULARES, los cuales podrán acoplarse, tanto en lo largo como en lo ancho, a las dimensiones de la carga que movilizan en cada viaje.

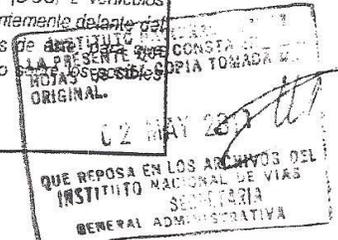
Parágrafo Quinto: Autorízase a la empresa de TRANSPORTES MONTEJO LTDA., para que cuando requiera movilizar carga extradimensionada y extrapesada en equipos modulares, lo pueda hacer mediante la combinación de varios modulares (plataformas de 2 ó más ejes ó líneas), para formar un conjunto modular acorde con la dimensión de la carga a transportar.

Parágrafo Sexto: Cuando el transporte se ejecute específicamente con EQUIPOS MODULARES, la placa que soporta el transporte es ÚNICAMENTE LA DEL TRACTO CAMIÓN O CABEZOTE, teniendo en cuenta que la configuración del conjunto modular varía para cada transporte en especial según el peso de la carga transportada.

Parágrafo Séptimo: Cuando la empresa de TRANSPORTES MONTEJO LTDA., movilice carga extrapesada deberá utilizar equipos cuyo número de ejes deben ser suficientes para soportar el peso de la carga debidamente distribuida en la plataforma, de tal manera que el peso por eje sea inferior al máximo permitido en la Resolución No. 4106 del 2004 expedida por el Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO SEXTO: CONDICIONES DE SEGURIDAD: Para la circulación por las Vías Nacionales, la EMPRESA TRANSPORTES MONTEJO, deberá dar estricto cumplimiento a lo indicado en el Artículo 16 de la Resolución No. 04959 del 8 de Noviembre de 2006 expedida por el Ministerio de Transporte, teniendo en cuenta las siguientes condiciones para la movilidad de los equipos:

- ✓ En todos los casos, en vías rurales, deberán circular con la presencia de (DOS) 2 vehículos acompañantes tipo utilitario (campero o camioneta), uno que transite permanentemente delante del vehículo de carga, a una distancia entre treinta (30) y cincuenta (50) metros de adelantarlo, advierta a los conductores de los vehículos que transitan en sentido contrario.



RESOLUCIÓN

Hoja No. 9 de 15

29 ABR 2011

Continuación de la Resolución Por la cual se concede un permiso a la Empresa TRANSPORTES MONTEJO LTDA. identificada con NIT No. 860.035276-9 para el transporte terrestre de carga Extradimensionada y Extrapesada representada en MAQUINARIA PESADA Y PETROLERA, ESTRUCTURAS, TANQUES, GRUAS TELESCOPICAS, TRANSFORMADORES Y TUBOS; por unas Carreteras de la red vial nacional

peligros que puedan presentarse y el otro que transite permanentemente detrás del vehículo de carga, a una distancia entre veinte (20) y treinta (30) metros de éste

- ✓ Todos los vehículos deberán estar dotados de avisos, señales y dispositivos luminosos de peligro
- ✓ El grupo acompañante deberá estar conformado como mínimo por DOS (2) Técnicos en tránsito y seguridad vial.

Parágrafo Único: Cuando el transporte de carga no supere las dimensiones relacionadas a continuación, se regirá por las condiciones establecidas en el Artículo Dieciséis Numeral A de la Resolución No. 04959 del 8 de Noviembre de 2006 expedida por el Ministerio de Transporte.

LONGITUD: Longitud posterior sobresaliente hasta tres (3) metros

ANCHO: Ancho máximo hasta TRES PUNTO SESENTA (3.60) metros.

ALTO: Altura máxima hasta CUATRO PUNTO CUARENTA (4.40) metros, medida desde el piso hasta la parte más alta de la carga y el vehículo

ARTÍCULO SÉPTIMO: CONDICIONES DE OPERACIÓN: Además de lo señalado en el Artículo 15 de la Resolución No. 04959 del 8 de Noviembre de 2006 expedida por el Ministerio de Transporte, las fechas para el transporte que se autoriza a la EMPRESA TRANSPORTES MONTEJO, están sujetas a las restricciones indicadas en la Resolución No. 001354 del 12 de Abril de 2011 expedida por el Ministerio de Transporte.

Parágrafo Primero: Para la circulación por las carreteras concesionadas se deberán tener en cuenta las Observaciones indicadas en los conceptos emitidos por las Concesionarias, las cuales son de obligatorio cumplimiento por la EMPRESA TRANSPORTES MONTEJO y forman parte integral de esta Resolución.

Parágrafo Segundo: La EMPRESA TRANSPORTES MONTEJO, deberá comunicar al INVIAS, al INCO y a los Concesionarios Viales, el día y la hora en que pasarán sus vehículos, por las rutas autorizadas con mínimo 48 horas de anterioridad, para conocer las restricciones en la ruta por donde se movilizará la carga y para coordinar con ellos el tránsito de los vehículos autorizados por el presente acto administrativo y que se relacionan en el Artículo Quinto.

Parágrafo Tercero: De acuerdo al oficio GT-1650 del 19 de Mayo de 2008, enviado por el Doctor JAIRO CHARRY GOMEZ, Gerente Técnico y de Operaciones de la Concesión COVIANDES S.A, si la EMPRESA TRANSPORTES MONTEJO, no cuenta con un Plan de Seguridad Vial y de Manejo de Tránsito acorde a la Resolución No 004959 del 8 de Noviembre del 2006 y con las necesidades y especificaciones de la vía BOGOTA - VILLAVICENCIO, se debe coordinar con COVIANDES la utilización del Plan de Manejo de Tráfico (con cobro) para el paso de la carga evitando riesgos innecesarios en la operación de esa carretera

Parágrafo Cuarto: Si la EMPRESA TRANSPORTES MONTEJO, incumpliere los términos de que trata el Parágrafo anterior, los vehículos deberán esperar el tiempo que la Empresa Concesionaria encargada de la administración de la vía, requiera para coordinar las actividades necesarias para el tránsito de dichos vehículos por el tramo vial concesionado, sin perjuicio para INVIAS, INCO y los Concesionarios Viales, de las pérdidas económicas que se pudieran ocasionar

Handwritten initials and signature

ORIGINAL
QUE REPOSA EN LOS ARCHIVOS DEL
INSTITUTO NACIONAL DE VIAL
SECRETARÍA
GENERAL ADMINISTRATIVA

Continuación de la Resolución "Por la cual se concede un permiso a la Empresa TRANSPORTES MONTEJO LTDA. identificada con NIT No. 800.035276-9 para el transporte terrestre de carga Extradimensionada y Extrapesada representada en MAQUINARIA PESADA Y PETROLERA, ESTRUCTURAS, TANQUES, GRUAS TELESCÓPICAS, TRANSFORMADORES Y TUBOS por unas Carreteras de la red vial nacional"

Parágrafo Quinto: De acuerdo con el literal C del Artículo 13 de la Resolución No. 04959 del 6 de Noviembre de 2006 los puentes que tienen una calificación de cuatro (4) según el Sistema de Administración de Puentes SIPUCOL del INVIAS y a los cuales la EMPRESA TRANSPORTES MONTEJO LTDA., deberá medir en el centro de la luz antes, durante y después de cada operación con la carga extrapesada, las deflexiones inmediatas y sus recuperaciones de acuerdo con la metodología que para el efecto tiene previsto el INVIAS, son los siguientes:

PUENTES CON CALIFICACIÓN CUATRO (4)				
Territorial	Nombre	Nombre carretera	PR	Calif
Antioquia	Nechí	Medellín - Los Llanos	20+1295	4
Antioquia	Puquí	Los Llanos - Tarazá	102+0587	4
Antioquia	Piedras	Los Llanos - Tarazá	120+0243	4
Antioquia	La Popa	La Mansa - Te de Amagá - Primavera	51+0570	4
Antioquia	Calderas II	Santuario - Cruce Ruta 45 (Caño Alegre)	42+0840	4
Antioquia	Oca Las Mercedes	Santuario - Cruce Ruta 45 (Caño Alegre)	107+0700	4
Antioquia	La Consajera	Cruce Ruta 25 (Hatillo) - Cisneros	38+0500	4
Boyacá	Chitocuy	Duitama - La Palmera	7+0742	4
Boyacá	Piedra Campana	Guateque - Agua Clara	57+0063	4
Boyacá	La Chatarra	Otanche - Chicuinquirá	42+0910	4
Boyacá	Veneza	La Ye (Cruce ruta 62) - Tipasosa - Sogamoso	13+0200	4
Caldas	Domenico Parra	Chinchiná - La Manuela	0+0801	4
Caldas	Rosario	Chinchiná - La Manuela	1+0800	4
Caquetá	San Juan	San José del Fraque - Florencia	14+0058	4
Caquetá	Aguascalientes	San José del Fraque - Florencia	31+0921	4
Caquetá	Esmeralda	Florencia - Puerto Rico	83+0000	4
Caquetá	El Águila	Puerto Rico - Mina Blanca	9+0051	4
Caquetá	Sibéria	Puerto Rico - Mina Blanca	63+0427	4
Casanare	Quinchalera	Guateque - Agua Clara	61+0525	4
Casanare	La Curisí	Sogamoso - Aguazul	77+0598	4
Casanare	Quebrada Las Lajas (La Falla)	Sogamoso - Aguazul	117+0813	4
Casanare	La Pedregosa	Barranca de Upiá - Monterrey	0+0376	4
Casanare	Tus	Monterrey - Yopal	0+0055	4
Casanare	Caño Guano	Monterrey - Yopal	4+0951	4
Casanare	Caño Oec	Monterrey - Yopal	6+0000	4
Casanare	Chitamena	Monterrey - Yopal	38+0000	4
Casanare	El Charle	Monterrey - Yopal	91+0037	4

NOVA
203

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
6-0000 PRESENTE QUE CONSTA EN
FOJAS ES EL ORIGINAL
SECRETARÍA
GENERAL ADMINISTRATIVA
42 MAY 2011

2021

RESOLUCIÓN

Hoja No. 11 de 15

Continuación de la Resolución "Por la cual se concede un permiso a la Empresa TRANSPORTES MONTEJO LTDA, identificada con NIT No. 800.035276-9 para el transporte terrestre de carga Extradimensionada y Extrapesada representada en MAQUINARIA, PESADA Y PETROLERA, ESTRUCTURAS, TANQUES, GRUAS TELESCOPICAS, TRANSFORMADORES Y TUBOS, por unas Carreteras de la red vial nacional"

Casanare	Cravo sur	Yopal - Paz de Ariporo	2+0385	4
Casanare	Ramón Nonato Pérez	Yopal - Paz de Ariporo	57+0000	4
Casanare	Ariporo	Paz de Ariporo - La Cabuya	3+0523	4
Casanare	Cunpac 1	La Cabuya - Saravena	7+0100	4
Casanare	Tocoragua	La Cabuya - Saravena	29+0100	4
Casanare	El Culebrero	La Cabuya - Saravena	86+0900	4
Casanare	Caranal	La Cabuya - Saravena	90+0437	4
Casanare	Banadia	La Cabuya - Saravena	117+0170	5
Casanare	San Pascual	Secama - La Cabuya	2+0650	4
Casanare	Cubiloto	Tame - Corocoro	47+0600	4
Casanare	El Cuzai	Tame - Corocoro	85+0120	4
Cauca	La Honda	Pasto - Buenaco - Mojarras	104+0250	4
Cauca	Mojarras	Pasto - Buenaco - Mojarras	135+0140	4
Cauca	Quebrada Marañón	Mojarras - Popayán	0+0980	4
Cauca	Esmíta	Mojarras - Popayán	87+0300	4
Cauca	Rio Panabio	Mojarras - Popayán	105+0300	4
Cauca	Cazadores	Popayán (Crucero) - Guadualejo	40+0400	4
Cauca	Juntas (Rio Palaco)	Popayán (Crucero) - Guadualejo	49+0200	4
Cauca	Guanacos	Popayán (Crucero) - Guadualejo	80+0300	4
Cesar	La Jaque (Rio Cesar)	San Roque-La Paz	0+0000	4
Cesar	Saiguero	Valledupar - La Paz - Manare	6+0320	4
Chocó	Rio Tanque	Nóvita - Las Animas - Quibdó	92+0028	4
Chocó	Tadó	Las Animas - Santa Cecilia	8+0300	4
Chocó	Tutunendo	Quibdó - La Mansa	13+0082	4
Chocó	Quebrada La Noche	Quibdó - La Mansa	41+0797	5
Chocó	Quebrada La			
Chocó	Argentina	Quibdó - La Mansa	56+0400	4
Córdoba	Puente Lorica	Montería - Lorica	49+0149	4
Cundinamarca	El Munar	Santafé de Bogotá - Villavicencio	15+0185	4
Cundinamarca	Guadualito (seccion en arco)	Honda - Villeta - Tobiagrande - Santafé de Bogotá	31+0245	4
Guajira	Palomino	Rio Palomino - Richacha	0+0000	4
Huila	El Cura	Popayán - La Portada	73+0000	4
Huila	Guamitos	Candelaria - Laberinto	65+0460	4
Huila	Los Angeles	Candelaria - Laberinto	70+0540	4
Huila	Rio Balsillas	Neiva - Balsillas	63+0400	4
Huila	Quebrada El Oso	Balsillas - Mina Blanca	31+0730	4
Huila	Maia de Guadua	Balsillas - Mina Blanca	38+0000	4
Huila	Rio Suacita	Mocoa - Pitalito	91+0091	4
Huila	Quebrada La Palma	Mocoa - Pitalito	119+0697	4
Huila	Quebrada El Cabuyal	Mocoa - Pitalito	121+0011	4

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
LA PRESENTE QUE CONSTA EN
HOJAS ES FIEL COPIA TOMADA DEL
ORIGINAL.

02 MAY 2021

SE ENCONTRA EN LOS ARCHIVOS DEL

Continuación de la Resolución "Por la cual se concede un permiso a la Empresa TRANSPORTES MONTEJO LTDA, identificada con NIT No. 800.035276-6 para el transporte terrestre de carga Extradimensionada y Extrapesada representada en MAQUINARIA PESADA Y PETROLERA, ESTRUCTURAS, TANQUES, GRUAS TELESCÓPICAS, TRANSFORMADORES Y TUBOS, por unas Carreteras de la red vial nacional"

Huila	Quebrada Majo	Garzón - Río Loro - Neiva	4+0900	4
Huila	Quebrada Agua Blanca	Garzón - Río Loro - Neiva	65+0990	4
Huila	Quebrada La Chatera	Garzón - Río Loro - Neiva	77+0870	4
Huila	Quebrada Sardinata	Garzón - Río Loro - Neiva	93+0250	4
Huila	Arenoso 1	Garzón - Río Loro - Neiva	107+0550	4
Huila	Francisco de Paula Santander	Neiva - Castilla	0+0000	4
Huila	Quebrada Anchique	Neiva - Castilla	79+0157	4
Magdalena	Tucunna I	Río Ariguani - Yé de Ciénaga	51+0657	4
Magdalena	Los Camarones	Santa Marta - Río Palomino	67+0800	4
Meta	El Charco	Santafé de Bogotá - Villavicencio	83+0270	4
Meta	El Limón	Unibe - Yé de Granada	58+0413	4
Nariño	El Verde	Piedra ancha - Pedregal	61+0870	4
Nariño	Aguada No. 2	Pasto - Mojarra	41+0400	4
Nariño	Peñalisa	Pasto - Mojarra	42+0700	4
Nariño	Las Olayas	Pasto - Mojarra	51+0200	4
Nariño	La Bandera	Pasto - Mojarra	61+0700	4
Nariño	Majundito	Pasto - Mojarra	61+0950	4
Nariño	Chapungo	Pasto - Mojarra	63+0300	4
Nariño	La Berriba	Pasto - Mojarra	66+0200	4
Nariño	La Trompada	Pasto - Mojarra	66+0800	4
Nariño	El Orquíde	Pasto - Mojarra	68+0100	4
Nariño	La Petuza	Pasto - Mojarra	70+0200	4
Nariño	Quebrada Las Juntas	Pasto - Mojarra	84+0950	4
Nariño	La Estancia	Pasto - Mojarra	100+0600	4
Putumayo	El Luzón	Puente Internacional San Miguel - Santa Ana	49+0740	4
Putumayo	Uchupayaco	Santa Ana - Mocoa	43+0100	4
Risaralda	Mocatón	Apía - La Virginia	31+0200	4
Tolima	Coellic	Armenia - Ibagué	75+0277	4
Tolima	Gualanday	Ibagué (Puente Blanco) - Cruce Ruta 45 (Espinal)	13+0037	4
Tolima	La Ceima	Ibagué - Mariquita	31+0300	4
Valle	San Marcos	Cali - Vijes - Mediacanoa	3+0770	4
Valle	Voladizo I	Buenaventura - Cruce ruta 25 (Buga)	56+0817	4
Ocaña	el Bejuco	San Alberto - La Mata	25+0951	4
Ocaña	Guaduas Cabeza	San Alberto - La Mata	50+0482	4

Parágrafo Sexto: Para el caso de las vías a cargo de la Nación, sean éstas concesionadas por el INVIAS, los registros deben ser avalados por el administrador vial o concesionario de la vía, según el caso.

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
LA PRESENTE QUE CONSTA EN
HOJAS LESUELA COPIA TOMADA DEL
ORIGINAL.
62 MAY 2011
QUE REPOSA EN LOS ARCHIVOS DEL
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
SECRETARIA
ADMINISTRATIVA

Continuación de la Resolución "Por la cual se concede un permiso a la Empresa TRANSPORTES MONTEJO LTDA, identificada con NIT No. 800.035276-9 para el transporte terrestre de carga Extradimensionada y Extrapesada representada en MAQUINARIA PESADA Y PETROLERA, ESTRUCTURAS, TANQUES, GRUAS TELESCOPICAS, TRANSFORMADORES Y TUBOS, por unas Carreteras de la red vial nacional"

- ✓ Carretera Santander de Quilichao - Corinto - Miranda se restringe la circulación sobre el PUENTE LA TRAMPA. (Res 02198 del 2 de abril de 2008).
- ✓ Carretera Presidente - Pamplona - Cúcuta se restringe a un solo carril y máximo 50 toneladas la circulación sobre el PUENTE LOPEZ. (Res 02424 del 20 de abril de 2008).
- ✓ Carretera Puerto Honda - Río Ermitaño PUENTE SALGAR (Res 03910 del MT del 17 de Septiembre de 2006).
- ✓ Carretera Crucero-Aguazul El ancho del puente la Conguta es de 3.06 metros. (Res 1456 del 14 de Abril de 2010).
- ✓ Carretera Honda-Río Ermitaño: La altura máxima permisible del paso bajo el viaducto del ferrocarril es de 3.80 metros.
- ✓ Carretera Ibagué-Mariquita: El ancho del paso por el peaje Alvarado es de 4.10.
- ✓ Carretera Ibagué-Espinal: La altura del pasavias pasando la giorieta del SENA es de 4.10 metros.
- ✓ Carretera Espinal-Girardot: El gálibo del puente San Rafael es de 4.47 metros.
- ✓ Carretera Crucero-Aguazul: El gálibo de entrada al peaje El Crucero es de 4.20 metros.
- ✓ Carretera Pereira-La Victoria: El gálibo del puente sobre el Río La Vieja es de 4.50 metros.
- ✓ Carretera Río Palomino - Richacha: El puente Jerez ubicado en el PR 37-0720 el gálibo vertical del puente es de 4.60 metros.

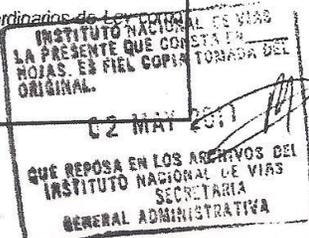
Parágrafo Tercero: La EMPRESA TRANSPORTES MONTEJO LTDA. será responsable de cualquier daño que se cause a personas o cosas y será responsable de la reparación total de las obras y puentes que resulten afectados con motivo del transporte cuyo permiso se concede por la presente Resolución.

Parágrafo Cuarto: El incumplimiento de cualquiera de los Artículos estipulados en la presente Resolución ocasionará la suspensión inmediata del permiso otorgado, tal como lo estipula la Resolución 04959 del 2006 emitida por el Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO NOVENO: Remítase copia de la presente Resolución a la Policía de Carreteras, al Ministerio de Transporte, al Instituto Nacional de Concesiones INCO y a las Direcciones Territoriales del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS.

ARTÍCULO DÉCIMO: El presente Acto Administrativo será notificado conforme lo señala el Artículo 5º de la Ley 962 del 8 de julio de 2005, o en su defecto se procederá a la notificación por Edicto, según lo dispuesto en el Artículo 45 del Código Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO: Contra esta Resolución proceden los Recursos ordinarios de Ley, tanto como el de Reposición y Apelación.



RESOLUCIÓN

09917

Hoja No. 15 de 15 28 ABR 2011

Continuación de la Resolución "Por la cual se concede un permiso a la Empresa TRANSPORTES MONTEJO LTDA identificada con NIT No. 800.035276-8 para el transporte terrestre de carga Extradimensionada y Extrapesada representada en MAQUINARIA PESADA Y PETROLERA, ESTRUCTURAS, TANQUES, GRUAS TELESCOPICAS, TRANSFORMADORES Y TUBOS por unas Carreteras de la red vial nacional"

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO: La presente Resolución rige a partir de la fecha de su expedición y surte su efecto a partir de la fecha de aprobación de la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual por parte del INVIAS

NOTIFIQUESE Y CUMPLASE:

Dada en Bogotá, D. C. a los 28 de abril de 2011

ALFONSO LUIS VERGARA MANJARRES
Subdirector de Apoyo Técnico

Proyecto y Revisó: Ing. Esgard Enrique Villazon Borrero
Coordinador Área de Planeamiento y Gestión
Tel. 705 6000 ext. 1335
Radicado No: 33374
Fecha: 28 de abril de 2011

"Construyendo vías forjamos futuro"

e. [Handwritten signature]

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
LA PRESENTE QUE CONSTA EN
HOJAS, ES FIEL COPIA TOMADA DEL
ORIGINAL.
02 MAY 2011
QUE REPOSA EN LOS ARCHIVOS DEL
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
SECRETARIA
GENERAL ADMINISTRATIVA

ANEXO NO. 2 Póliza No. N 31 RO018331

		POLIZA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL		POLIZA 31 RO018331 CERTIFICADO 31 RO033489	
				Página 1	
SUCURSAL 31. CENTRO INTERNACIONAL		USUARIO TOVARD	TIP CERTIFICADO Nuevo	FECHA EXPEDICION 03-05-2011	
TOMADOR: TRANSPORTES MONTEJO LTDA				C.C. o NIT: 800035276 9	
DIRECCION: AUTOPISTA NORTE KM 37 VIA TOCANCIPÁ (CUNDINAMARCA)				CIUDAD: TOCANCIPA	
E-MAIL:				TELEFONO: 8574400	
ASEGURADO: TRANSPORTES MONTEJO LTDA				C.C. o NIT: 800035276 9	
DIRECCION: AUTOPISTA NORTE KM 37 VIA TOCANCIPÁ (CUNDINAMARCA)				CIUDAD: TOCANCIPA TEL. 8574400	
BENEFICIARIO: TERCEROS AFECTADOS				C.C. o NIT: 0000001	
DIRECCION:				CIUDAD: TEL. 1	
		VIGENCIA		VALOR ASEGURADO	
DESDE 03-05-2011 /		HASTA 03-08-2012 /		ANTERIOR ESTA MODIFICACION NUEVA	
				11,123,073,000.00	
INTERMEDIARIO		COASEGURO		PRIMA	
% OBT	NOMBRE	COMPANIA	%	PRIMA	VALOR ASEGURADO
100	HELM CORREDOR DE SEGUROS S. TOTAL				
				MONEDA	PESOS
				PRIMA NETA	68,452,844.00
				GAST.EXPED	
				IVA	10,952,455.00
				TOTAL	79,405,299.00

OBJETO DE LA PÓLIZA:

INDEMNIZAR LOS PERJUICIOS PATRIMONIALES ATRIBUIBLES A TRANSPORTES MONTEJO LTDA. POR LESIONES, MUERTE A TERCEROS Y/O DAÑOS A LA PROPIEDAD DE TERCEROS Y/O A LA INFRAESTRUCTURA VIAL (SIEMPRE QUE EXISTAN DAÑOS A TERCEROS), POR LAS ACTIVIDADES DERIVADAS DE LA EJECUCIÓN DE CONTRATOS DE TRANSPORTE ESPECIALIZADO EN CARGA EXTRADIMENSIONADA Y EXTRAPESADA REPRESENTADA EN MAQUINARIA PESADA Y PETROLERA, ESTRUCTURAS, TANQUES, GRÚAS TELESCÓPICAS, TRANSFORMADORES Y TUBOS, POR LAS CARRETERAS DE LA RED VIAL NACIONAL, QUE SE RELACIONAN A CONTINUACIÓN:

DE ACUERDO CON LA RESOLUCIÓN N° 1912 DEL 28 DE ABRIL DE 2011, EMITIDA POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTE INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS RUTAS AUTORIZADAS POR EL INVIAS EN AMBOS SENTIDOS:

APARTES DE LA RESOLUCIÓN:

PARA CARGA EXTRAPESADA HASTA 153 TONELADAS

- 1.CARTAGENA - BARRANQUILLA - CIENAGA - SANTA MARTA - RIOHACHA - PARAGUACHON.
- 2.CARTAGENA - BARRANQUILLA - CIENAGA - BOSCONIA - AGUACHICA - SAN ALBERTO - PUERTO SERVIEZ - PUERTO BOYACÁ - CAÑO ALEGRE - HONDA - VILLETA Y LOS ALPES - FACATATIVA - BOGOTÁ
- 3.CARTAGENA - BARRANQUILLA - CIENAGA - BOSCONIA - AGUACHICA - SAN ALBERTO - BUCARAMANGA - BARBOSA - BOGOTÁ.
- 4.CARTAGENA - CARMEN DE BOLIVAR - BOSCONIA - AGUACHICA - SAN ALBERTO - BUCARAMANGA - BARBOSA - BOGOTÁ - GIRARDOT - ESPINAL - NEIVA - FLORENCIA.
- 5.BUENAVENTURA - BUGA - MEDELLIN - HATILLO.

ESTA PÓLIZA SE EXPIDE EN CONSIDERACION A LAS DECLARACIONES HECHAS POR EL TOMADOR EN CUALQUIER DOCUMENTO APORTADO PARA LA EXPEDICION, LOS CUALES FORMAN PARTE INTEGRANTE DE ESTA PÓLIZA. LA MORA EN EL PAGO DE LA PRIMA DE LA PÓLIZA O DE LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN ELLA, PRODUCE LA TERMINACION AUTOMÁTICA DEL CONTRATO Y DARA DERECHO AL ASEGURADOR PARA EXIGIR EL PAGO DE LA PRIMA DEVENGADA Y DE LOS GASTOS CAUSADOS CON OCASION DE LA EXPEDICION DEL CONTRATO DE SEGURO. LAS PARTES ACUERDAN QUE EL PAGO SE DEBERA HACER A MAS TARDAR DENTRO DEL MES SIGUIENTE CONTADO A PARTIR DE LA FECHA DE LA INICIACION DE LA VIGENCIA DE LA PÓLIZA O, SI FUERE EL CASO, DE LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN ELLA.

LA PRESENTACION DE ESTA PÓLIZA ANTE EL ASEGURADO, EN MI CALIDAD DE TOMADOR, IMPLICA MI ACEPTACION Y AUTORIZACION PARA QUE EN EL EVENTO EN QUE INCUMPLA LAS OBLIGACIONES QUE EMANAN DEL PRESENTE CONTRATO DE SEGURO, MI NOMBRE Y LAS CIRCUNSTANCIAS Y CARACTERISTICAS DE MI INCUMPLIMIENTO, SEAN REPORTADAS A LAS CENTRALES DE DATOS EXISTENTES EN EL PAIS.

LAS CARÁTULAS ENVIADAS VÍA MAIL TIENEN FIRMA AUTORIZADA Y UN CERTIFICADO DIGITAL, CUALQUIER ALTERACION A SU CONTENIDO ACARRIARÁ LAS SANCIONES ESTIPULADAS EN LA LEY.

TOMADOR

SU-F0-01-1.0

LOS PAGOS EN DOLARES SOLO SE RECIBEN MEDIANTE TRANSFERENCIA ELECTRONICA O CHEQUE.

SOMOS GRANDES CONTRIBUYENTES - I.V.A. - REGIMEN COMUN - AGENTES DE RETENCION, RESPONSABLES DE INDUSTRIA Y COMERCIO EN BOGOTÁ, D.C.

CODIGO DE ACTIVIDAD CIIU 6601

RES. DIAN NO.310000039290 23/04/2009 Y 310000053171 27/04/2011

NUMERACION AUTORIZADA DEL SEG: 000001 AL 100.000

NUMERACION HABILITADA DE SEG: 033377 AL 100.000



03-05-2011
M4TGKZCG

COMPANIA ASEGURADORA DE FIANZAS S.A. FIRMA AUTORIZADA

DIRECCION PARA NOTIFICACIONES:

Calle 82 N° 11 - 37 Piso 7 - Bogotá, D.C. - Colombia

DOCUMENTO FIRMADO DIGITALMENTE



POLIZA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL

POLIZA 31 RO018331
CERTIFICADO 31 RO033489

CONFIANZA
NIT 260 670 3345

Página 2

SUCURSAL 31 CENTRO INTERNACIONAL (ESTADO TOVAR)		TIP CERTIFICADO	Nuevo	FECHA EXPEDICION	03-05-2011
TOMADOR: TRANSPORTES MONTEJO LTDA		C.C. o NIT:	800035276	9	
DIRECCION: AUTOPISTA NORTE KM 37 VIA TOCANCIPÁ (CUNDINAMARCA)		CIUDAD: TOCANCIPA			
E-MAIL:		TELEFONO: 8574400			
ASEGURADO: TRANSPORTES MONTEJO LTDA		C.C. o NIT:	800035276	9	
DIRECCION: AUTOPISTA NORTE KM 37 VIA TOCANCIPÁ (CUNDINAMARCA)		CIUDAD:	TOCANCIPA	TEL:	8574400
BENEFICIARIO: TERCEROS AFECTADOS		C.C. o NIT:	0000001		
DIRECCION:		CIUDAD:		TEL:	1
DESGRAVACION		VALOR ASEGURADO			
DESDE	03-05-2011	HASTA	03-08-2012	ANTERIOR	ESTA MODIFICACION
					NUEVA
					11,123,073,000.00
INTERMEDIARIO		COASEGURO		PRIMA	
%	NOMBRE	COMPANIA	%	PRIMA	VALOR ASEGURADO
100	HELM CORREDOR DE SEGUROS S. TOTAL				
				MONEDA	PESOS
				PRIMA NETA	68,452,844.00
				GAST.EXPED	

6. VILLAVICENCIO - ACACIAS - GRANADA - SAN JOSÉ DEL GUAVIARE.

7. MEDELLIN - CAÑO ALEGRE.

PARA VEHICULOS DE CONFIGURACION 3S12 (12 EJES SEPARADOS CADA 1.55 METROS, CADA EJE DE 12.75 TONELADAS Y AGRUPADOS EN DOS (2) GRUPOS DE SEIS (6) EJES CADA UNO PARA 153 TONELADAS.

RUTAS AUTORIZADAS PARA CARGA EXTRADIMENSIONADA Y/O EXTRAPESADA HASTA 110 TONELADAS EN AMBOS SENTIDOS

1. BOGOTÁ - GIRARDOT - IBAGUÉ - ARMENIA - BUGA - MEDIACANOA - LOBOGUERRERO - BUENAVENTURA.
2. BOGOTÁ (LA CARO) - CAJICA Y LA CARO - BRICEÑO - TUNJA - SOGAMOSO - AGUAZUL - YOPAL.
3. BOGOTÁ (LA CARO) - CAJICA Y LA CARO - BRICEÑO - SISGA - GUATEQUE - SANTA MARIA - MONTERREY.
4. BOGOTÁ - VILLAVICENCIO - ACACIAS - GRANADA - SAN JOSÉ DEL GUAVIARE.
5. BOGOTÁ (BRICEÑO) - ZIPAQUIRA Y BRICEÑO - TUNJA - ARCABUJO - BARBOSA - SAN GIL - BUCARAMANGA - PALENQUE.
6. BOGOTÁ (BRICEÑO) - ZIPAQUIRA - CHIQUINQUIRA - PUENTE NACIONAL - BARBOSA - BUCARAMANGA - PALENQUE.
7. BOGOTÁ (FONTIBÓN) - FACATATIVA - LOS ALPES Y VILLETÁ - HONDA - PUERTO TRIUNFO - PUERTO BOYACA - LA LIZAMA - SAN ALBERTO - AGUACHICA - BOSCONIA - PLATO - ZAMBRANO - CARMEN DE BOLIVAR - CARTAGENA - BARRANQUILLA.
8. CARRETA - CALAMAR - SABANAGRANDE - BARRANQUILLA.
9. BOGOTÁ - ESPINAL - NEIVA.
10. BUGA - PALMIRA - POPAYAN - CHAGAHUE - PASTO - IPIALES - RUMICHACA.
11. BOSCONIA - YE DE CIENAGA - SANTA MARTA - RIOHACHA - PARAGUACHON.
12. BOSCONIA - VALLEDUPAR - SAN JUAN DEL CESAR - RIOHACHA - PARAGUACHON.
13. VALLEDUPAR - LA PAZ - CODAZZI - BECERRIL - JAGUA DE IBIRICO - SAN ROQUE.
14. CARTAGENA - CRUZ DEL VISO - CARMEN DE BOLIVAR - SINCELEJO - PLANETA RICA - PUERTO VALDIVIA - YARUMAL - MEDELLIN - CAÑO ALEGRE - HONDA.

ESTA POLIZA SE EXPIDE EN CONSIDERACION A LAS DECLARACIONES HECHAS POR EL TOMADOR EN CUALQUIER DOCUMENTO APORTADO PARA LA EXPEDICION, LOS CUALES FORMAN PARTE INTEGRANTE DE ESTA POLIZA. LA MORA EN EL PAGO DE LA PRIMA DE LA POLIZA O DE LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN ELLA, PRODUCIRA LA TERMINACION AUTOMATICA DEL CONTRATO Y DARA DERECHO AL ASEGURADOR PARA EXIGIR EL PAGO DE LA PRIMA DEVENGADA Y DE LOS GASTOS CAUSADOS CON OCAION DE LA EXPEDICION DEL CONTRATO DE SEGURO. LAS PARTES ACUERDAN QUE EL PAGO SE DEBERA HACER A MAS TARDAR DENTRO DEL MES SIGUIENTE CONTADO A PARTIR DE LA FECHA DE LA INICIACION DE LA VIGENCIA DE LA POLIZA O, SI FUERE EL CASO, DE LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN ELLA.

LA PRESENTACION DE ESTA POLIZA ANTE EL ASEGURADO, EN MI CALIDAD DE TOMADOR IMPLICA RECONOCIMIENTO Y AUTORIZACION PARA QUE EN EL EVENTO EN QUE INCUMPLA LAS OBLIGACIONES QUE DERIVAN DEL PRESENTE CONTRATO DE SEGURO, MI NOMBRE Y LAS CIRCUNSTANCIAS Y CARACTERISTICAS DE MI INCUMPLIMIENTO, SEAN REPORTADAS A LAS CENTRALES DE DATOS EXISTENTES EN EL PAIS.

LAS CARTELERAS EMPRESAS Y/O PAIS TIENEN FIRMA AUTORIZADA Y UN CERTIFICADO DIGITAL. CUALQUIER ALTERACION A SU CONTENIDO ACARRARA LAS SANCIONES ESTIPULADAS EN LA LEY.

LOS PAGOS EN DOLARES SOLO SE RECIBEN MEDIANTE TRANSFERENCIA ELECTRONICA O CHEQUE.

SOMOS GRANDES CONTRIBUYENTES - L.V.A. - REGIMEN COMUN - AGENTES DE RETENCION, RESPONSABLES DE INDUSTRIA Y COMERCIO EN BOGOTÁ, D.C.

CODIGO DE ACTIVIDAD CIIU 6601
RES. DIAN NO.310000039290 23/04/2009 Y 310000053171 27/04/2011
NUMERACION AUTORIZADA DEL SEG: 000001 AL 100.000
NUMERACION HABILITADA DE SEG: 033377 AL 100.000

03-05-2011
M4TGKZCG

COMPANIA ASEGURADORA DE FIANZAS S.A. FIRMA AUTORIZADA
DIRECCION PARA NOTIFICACIONES:
Calle 82 N° 11 - 37 Piso 7 - Bogotá, D.C. - Colombia

TOMADOR

DOCUMENTO FIRMADO DIGITALMENTE



POLIZA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL

**POLIZA 31 RO018331
CERTIFICADO 31 RO033489**

Página 3

SUCURSAL	31. CENTRO INTERNACIONAL	USUARIO	TOVARD	TIP CERTIFICADO	Nuevo	FECHA EXPEDICION	03-05-2011
TOMADOR:	TRANSPORTES MONTEJO LTDA					C.C. o NIT:	800035276 9
DIRECCION:	AUTOPISTA NORTE KM 37 VIA TOCANCIPA (CUNDINAMARCA)					CIUDAD:	TOCANCIPA
E-MAIL:						TELEFONO:	8574400
ASEGURADO:	TRANSPORTES MONTEJO LTDA					C.C. o NIT:	800035276 9
DIRECCION:	AUTOPISTA NORTE KM 37 VIA TOCANCIPA (CUNDINAMARCA)					CIUDAD:	TOCANCIPA TEL. 8574400
BENEFICIARIO:	TERCEROS AFECTADOS					C.C. o NIT:	0000001
DIRECCION:						CIUDAD:	TEL. 1
VIGENCIA				VALOR ASEGURADO			
DESDE	03-05-2011	HASTA	03-08-2012	ANTERIOR	ESTA MODIFICACION		NUEVA
						11,123,073,000.00	
INTERMEDIARIO			COASEGURO			PRIMA	
% NIT	NOMBRE	COMPANIA	%	PRIMA	VALOR ASEGURADO	MONEDA	PESOS
100	HELM CORREDOR DE SEGUROS S.	TOTAL				PRIMA NETA	68,452,844.00
						GAST.EXPED	

- 15. CARTAGENA - CRUZ DEL VISO - TOLUVEJO - SINCELEJO - CHINU - LA YE - CERETE - MONTERIA.
- 16. CARTAGENA - SARANALARGA - BARRANQUILLA - YE DE CIENAGA - BOSCONIA.
- 17. GARARDOT - MENA Y GIRARDOT - IBAGUE - VENADILLO - MARIQUITA - HONDA Y MARIQUITA - MANIZALES.
- 18. LA CABUYA - TAMRE - ARAUCA.
- 19. MALLA VIAL DEL VALLE DE CAUCA Y CAUCA: BUGA - PALMIRA - CANDELARIA-SANTANDER DE QUILICHAO - POPAYAN - MOJARRAS Y MEDIACANOA - YUMBO
- QUILICHAO
- 20. MEDELLIN - MANIZALES - PEREIRA - ARMENIA.
- 21. MEDELLIN - BARBOSA (ANTIOQUIA) - PUERTO BERRIO - PUERTO BOYACA.
- 22. MEDELLIN - SANTAFE DE ANTIOQUIA - TURBO - LA YE DE MONTERIA.
- 23. MEDELLIN - LA VIRGINIA - MEDIACANOA.
- 24. MEDELLIN - LA VIRGINIA - APIA - SANTA CECILIA - QUIBDO.
- 25. NEIVA - ALTAMIRA - FLORENCIA - SAN VICENTE DEL CAGUAN.
- 26. NEIVA - PETALITO - MOCCA - PUERTO ASIS - PUENTE INTERNACIONAL SAN MIGUEL.
- 27. NEIVA - PALERMO - VILLAGARZON - ORITO.
- 28. PUERTO SANTANDER - CUCUTA - PAMPLONA - BUCARAMANGA - SAN ALBERTO - LA LIZAMA - BARRANCABERMEJA - PUERTO BOYACA - DORADA Y BUCARAMANGA
- BARRANCABERMEJA.
- 29. VILLAVICENCIO - CUMARAL - ESTACION DE PEAJE VERACRUZ - BARRANCA DE UPIA - MONTERREY - AGUIAZUL - YOPAL - PAZ DE ARIPORO.
- 30. VILLAVICENCIO - PUERTO LOPEZ - PUERTO GAITAN.

PARA GRAFO PRIMERO: ESTE PERMISO SOLO AUTORIZA A LA EMPRESA TRANSPORTES MONTEJO LTDA EL TRANSITO DE SUS VEHICULOS POR LAS RUTAS ANUNCIADAS ANTERIORMENTE, EN CASO DE ENCONTRARSE LOS VEHICULOS EN OTROS SECTORES ESTOS SERAN INMOVILIZADOS Y SE HARAN ACREEDORES A LAS SANCIONES A QUE HUBIERE LUGAR DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES.

ESTA POLIZA SE EXPIDE EN CONSIDERACION A LAS DECLARACIONES HECHAS POR EL TOMADOR EN CUALQUIER DOCUMENTO APORTADO PARA LA EXPEDICION, LOS CUALES FORMAN PARTE INTEGRANTE DE ESTA POLIZA. LA MORA EN EL PAGO DE LA PRIMA DE LA POLIZA O DE LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN ELLA, PRODUCIRA LA TERMINACION AUTOMATICA DEL CONTRATO Y DARA DERECHO AL ASEGURADOR PARA EXIGIR EL PAGO DE LA PRIMA DEVENGADA Y DE LOS GASTOS CAUSADOS CON OCAISION DE LA EXPEDICION DEL CONTRATO DE SEGURO, LAS PARTES ACUERDAN QUE EL PAGO SE DEBERA HACER A MAS TARDAR DENTRO DEL MES SIGUIENTE CONTADO A PARTIR DE LA FECHA DE LA INICIACION DE LA VIGENCIA DE LA POLIZA O, SI FUERE EL CASO, DE LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN ELLA.

LA PRESENTACION DE ESTA POLIZA ANTE EL ASEGURADO, EN MI CALIDAD DE TOMADOR, IMPLICA MI ACEPTACION Y AUTORIZACION PARA QUE EN EL EVENTO EN QUE INCUMPLA LAS OBLIGACIONES QUE EMANAN DEL PRESENTE CONTRATO DE SEGURO, MI NOMBRE Y LAS CIRCUNSTANCIAS Y CARACTERISTICAS DE MI INCUMPLIMIENTO, SEAN REPORTADAS A LAS CENTRALES DE DATOS EXISTENTES EN EL PAIS.

LAS CARATULAS EMITIDAS VIA MAIL TIENEN FIRMA AUTORIZADA Y UN CERTIFICADO DIGITAL, CUALQUIER ALTERACION A SU CONTENIDO ACARREARA LAS SANCIONES ESTIPULADAS EN LA LEY.

LOS PAGOS EN DOLARES SOLO SE RECIBEN MEDIANTE TRANSFERENCIA ELECTRONICA O CHEQUE.

SOMOS GRANDES CONTRIBUYENTES - I.V.A. - REGIMEN COMUN - AGENTES DE RETENCION, RESPONSABLES DE INDUSTRIA Y COMERCIO EN BOGOTA, D.C.

CODIGO DE ACTIVIDAD CIIU 6601
RES. DIAN NO.310000039290 23/04/2009 Y 310000053171 27/04/2011
NUMERACION AUTORIZADA DEL SEG: 000001 AL 100.000
NUMERACION HABILITADA DE SEG: 033377 AL 100.000

03-05-2011
M4TGKZCG

COMPANIA ASEGURADORA DE FIANZAS S.A. FIRMA AUTORIZADA
DIRECCION PARA NOTIFICACIONES:
Calle 82 N° 11 - 37 Piso 7 - Bogotá, D.C. - Colombia

TOMADOR

SU-FO-01-1.0

DOCUMENTO FIRMADO DIGITALMENTE

CONFIANZA
NIT 300.970.374-9

POLIZA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL

POLIZA 31 RO018331
CERTIFICADO 31 RO033489

Página 4

SUCURSAL 31. CENTRO INTERNACIONAL	USUARIO TOVARD	TIP CERTIFICADO Nuevo	FECHA EXPEDICION 03-05-2011				
TOMADOR: TRANSPORTES MONTEJO LTDA			C.C. o NIT: 800035276 9				
DIRECCION: AUTOPISTA NORTE KM 37 VIA TOCANCIPÁ (CUNDINAMARCA)		CIUDAD: TOCANCIPA					
E-MAIL:		TELEFONO: 8574400					
ASEGURADO: TRANSPORTES MONTEJO LTDA			C.C. o NIT: 800035276 9				
DIRECCION: AUTOPISTA NORTE KM 37 VIA TOCANCIPÁ (CUNDINAMARCA)		CIUDAD: TOCANCIPA TEL. 8574400					
BENEFICIARIO: TERCEROS AFECTADOS			C.C. o NIT: 0000001				
DIRECCION:		CIUDAD: TEL:					
VIGENCIA		VALOR ASEGURADO					
DESDE 03-05-2011	HASTA 03-08-2012 ✓	ANTERIOR	ESTA MODIFICACION NUEVA 11,123,073,000.00				
INTERMEDIARIO		COASEGURO		PRIMA			
Nº OROP	NOMBRE	COMPANIA	%	PRIMA	VALOR ASEGURADO	MONEDA	PESOS
100	HELM CORREDOR DE SEGUROS S. TOTAL					PRIMA NETA	68,452,844.00
						GAST.EXPED	

PARÁGRAFO SEGUNDO: LA EMPRESA TRANSPORTES MONTEJO LTDA, DEBERÁ TRAMITAR ANTE LA GOBERNACIÓN DE CUNDINAMARCA, EL PERMISO CORRESPONDIENTE PARA PODER TRANSITAR POR LOS TRAMOS VILLETA - LOS ALPES, PR 0+0000 A PR 36+0000, Y MUÑA - MONDOÑEDO - MOSQUERA - SIBERIA - COTA - LA CARO.

ARTÍCULO SEGUNDO: VALOR : EL VALOR DEL PRESENTE PERMISO, DE CONFORMIDAD CON LO PREVISTO EN LA RESOLUCIÓN NO. 0003 DEL 3 DE ENERO DE 2006, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE, ES DE CIENTO NOVENTA Y TRES MILLONES TRESCIENTOS NOVENTA Y TRES MIL DOSCIENTOS PESOS MDA /CTE (\$ 193'393.200,00), QUE CORRESPONDE AL VALOR DIARIO DEL PERMISO (\$20.030,00) MONEDA CORRIENTE, POR EL NO DE VEHICULOS (69) Y POR EL NO. DE DÍAS DEL PERMISO (280) DÍAS HÁBILES, TAL COMO CONSTA EN EL COMPROBANTE ÚNICO DE CONSIGNACION NO. 55266050, DEL 26 DE ABRIL DE 2011, EFECTUADO POR LA EMPRESA TRANSPORTES MONTEJO LTDA. A FAVOR DEL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS, EN LA CUENTA CORRIENTE NO. 110-980-00275-1 DEL BANCO POPULAR, SUCURSAL CAN.

ARTÍCULO TERCERO: VIGENCIA: EL PRESENTE PERMISO SERÁ VIGENTE HASTA EL DÍA 3 DE MAYO DE 2012.

ARTÍCULO CUARTO: GARANTÍAS: PARA LA UTILIZACIÓN DEL PERMISO QUE SE CONCEDE POR ESTA RESOLUCIÓN, ES OBLIGACIÓN DE LA EMPRESA TRANSPORTES MONTEJO LTDA. CONSTITUIR Y MANTENER VIGENTE LA PÓLIZA DE GARANTÍA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL, COMO ASEGURADO A FAVOR DEL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS, INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES -INCO- Y COMO BENEFICIARIOS A TERCEROS AFECTADOS, DE QUE TRATA EL LITERAL F) DEL ARTÍCULO 10º. DE LA RESOLUCIÓN NO. 04959 DEL 8 DE NOVIEMBRE DE 2006, EXPEDIDA POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTE. DICHA GARANTÍA DEBE CONSTITUIRSE POR EL TÉRMINO DE LA VIGENCIA DEL PERMISO Y TRES MESES MÁS, Y DEBE PRESENTARSE EN UN TÉRMINO MÁXIMO DE OCHO (8) DÍAS HÁBILES POSTERIORES AL OTORGAMIENTO DEL PERMISO, LA CUAL SERÁ EXPEDIDA POR UNA COMPAÑÍA ASEGURADORA RECONOCIDA POR LA SUPERINTENDENCIA BANCARIA Y SERÁ PRESENTADA AL INVIAS JUNTO CON EL ORIGINAL DEL RECIBO DE PAGO.

ESTA POLIZA SE EXPIDE EN CONSIDERACION A LAS DECLARACIONES HECHAS POR EL TOMADOR EN CUALQUIER DOCUMENTO APORTADO PARA LA EXPEDICION, LOS CUALES FORMAN PARTE INTEGRANTE DE ESTA POLIZA. LA MORA EN EL PAGO DE LA PRIMA DE LA POLIZA O DE LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN ELLA, PRODUCIRA LA TERMINACION AUTOMATICA DEL CONTRATO Y DARA DERECHO AL ASEGURADOR PARA ELEGIR EL PAGO DE LA PRIMA DEVENGADA Y DE LOS GASTOS CAUSADOS CON OCASION DE LA EXPEDICION DEL CONTRATO DE SEGURO. LAS PARTES ACUERDAN QUE EL PAGO SE DEBERA HACER A MAS TARDAR DENTRO DEL MES SIGUIENTE CONTADO A PARTIR DE LA FECHA DE LA INICIACION DE LA VIGENCIA DE LA POLIZA O, SI FUERE EL CASO, DE LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN ELLA.

LA PRESENTACION DE ESTA POLIZA ANTE EL ASEGURADO, EN SU CALIDAD DE TOMADOR, IMPLICA LA ACEPTACION Y AUTORIZACION PARA QUE EN EL EVENTO EN QUE INCUMPLA LAS OBLIGACIONES QUE EMANAN DEL PRESENTE CONTRATO DE SEGURO, NI NOMBRE Y LAS CIRCUNSTANCIAS Y CARACTERISTICAS DE SU INCUMPLIMIENTO, SEAN REPORTADAS A LAS CENTRALES DE DATOS EXISTENTES EN EL PAIS.

LAS CARÁTULAS ENVIADAS VÍA MAIL TIENEN FIRMA AUTORIZADA Y UN CERTIFICADO DIGITAL, CUALQUIER ALTERACION A SU CONTENIDO ACARREARA LAS SANCIONES ESTIPULADAS EN LA LEY.

LOS PAGOS EN DOLARES SOLO SE RECIBEN MEDIANTE TRANSFERENCIA ELECTRONICA O CHEQUE.

SOMOS GRANDES CONTRIBUYENTES - I.V.A. - REGIMEN COMUN - AGENTES DE RETENCION, RESPONSABLES DE INDUSTRIA Y COMERCIO EN BOGOTA, D.C.

CODIGO DE ACTIVIDAD CIIU 6601
RES. DIAN NO.310000039290 23/04/2009 Y 310000053171 27/04/2011
NUMERACION AUTORIZADA DEL SEG: 000001 AL 100.000
NUMERACION HABILITADA DE SEG: 033377 AL 100.000

03-05-2011
M4TGKZCG

COMPANIA ASEGURADORA DE FIANZAS S.A. FIRMA AUTORIZADA
DIRECCION PARA NOTIFICACIONES:
Calle 82 N° 11 - 37 Piso 7 - Bogotá, D.C. - Colombia

SU-FO-01-L4

TOMADOR

DOCUMENTO FIRMADO DIGITALMENTE

CONFIANZA
NIT 800.830.374-9

POLIZA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL

POLIZA 31 RO018331
CERTIFICADO 31 RO033489

Página 5

SUCURSAL 31. CENTRO INTERNACIONAL	USUARIO TOVARD	TIP CERTIFICADO Nuevo	FECHA EXPEDICION 03-05-2011
TOMADOR: TRANSPORTES MONTEJO LTDA		C.C. o NIT: 800035276 9	
DIRECCION: AUTOPISTA NORTE KM 37 VIA TOCANCIPÁ (CUNDINAMARCA)		CIUDAD: TOCANCIPA	
E-MAIL:		TELEFONO: 8574400	
ASEGURADO: TRANSPORTES MONTEJO LTDA		C.C. o NIT: 800035276 9	
DIRECCION: AUTOPISTA NORTE KM 37 VIA TOCANCIPÁ (CUNDINAMARCA)		CIUDAD: TOCANCIPA TEL. 8574400	
BENEFICIARIO: TERCEROS AFECTADOS		C.C. o NIT: 0000001	
DIRECCION:		CIUDAD: TEL. 1	
VIGENCIA		VALOR ASEGURADO	
DESDE 03-05-2011	HASTA 03-08-2012	ANTERIOR	ESTA MODIFICACION NUEVA 11,123,073,000.00
INTERMEDIARIO		COASEGURO	
100 HELM CORREDOR DE SEGUROS S. TOTAL		PRIMA VALOR ASEGURADO	
		MONEDA PESOS	
		PRIMA NETA 68,452,844.00	
		GAST. EXPED	

PARÁGRAFO PRIMERO: SI LA EMPRESA TRANSPORTES MONTEJO LTDA. INCUMPLIERE LOS TÉRMINOS PARA LA PRESENTACIÓN DE LA PÓLIZA, EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS DEROGARÁ DE INMEDIATO ESTA RESOLUCIÓN Y DARÁ AVISO INMEDIATO A LA POLICÍA DE CARRETERAS, PARA EL RESPECTIVO CONTROL, CONFORME SE INDICA EN EL ARTÍCULO 18º DE LA RESOLUCIÓN NO. 04959 DEL 8 DE NOVIEMBRE DEL 2006.

PARÁGRAFO SEGUNDO: DE CONFORMIDAD CON EL LITERAL F) DEL ARTÍCULO 10º. DE LA RESOLUCIÓN NO 04959 DEL 8 DE NOVIEMBRE DEL 2006, EL VALOR DE LA PÓLIZA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL, ES DE ONCE MIL CIENTO VEINTITRÉS MILLONES SETENTA Y TRES MIL PESOS MDA/CTE (\$11.123.073.000,00).

PARÁGRAFO TERCERO: EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS SE RESERVA EL DERECHO DE HACER EFECTIVA LA PÓLIZA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL E INICIAR LAS ACCIONES LEGALES PERTINENTES EN CASO DE SINIESTRO.

PARÁGRAFO CUARTO: QUEDA EXPRESAMENTE ENTENDIDO QUE NI EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS NI EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO SERÁN RESPONSABLES, EN NINGUNA FORMA, POR DAÑOS Y / O ACCIDENTES DE CUALQUIER NATURALEZA, INMEDIATOS O POSTERIORES, QUE PUEDAN RESULTAR CON OCASIÓN DE LA EXPEDICIÓN DE ESTE PERMISO A LOS VEHÍCULOS MOTIVO DEL PERMISO Y / O A TERCEROS.

ARTÍCULO QUINTO: EQUIPOS DE TRANSPORTE: AUTORIZASE A LA EMPRESA TRANSPORTES MONTEJO LTDA., REALIZAR EL TRANSPORTE POR LAS CARRETERAS INDICADAS EN EL ARTÍCULO PRIMERO, CON LOS VEHÍCULOS QUE SE RELACIONAN A CONTINUACIÓN:

TRACTOCAMIONES CABEZOTES:

EYA-853 SKO-444 SUB-732 WAA-505 XIC-641 FDI-550 SMK-059 SYK-551 XIA-942 XID-352 KBI-921 SMK-060 SYK-731 XIC-002
XID-386 PSH-474 SMK-061 SYK-788 XIC-003 XID-417 SCH-245 SMK-062 TVA-382 XIC-004 XID-755 SKO-001 SNE-124
TVA-383 XIC-036 XIE-606 SKO-443 SQL-142 VSE-069 XIC-114 XIE-607 XIA-076 XIB-007 XIA-855 XIA-856 UPS-169 XIA-482

ESTA POLIZA SE EXPIDE EN CONSIDERACION A LAS DECLARACIONES HECHAS POR EL TOMADOR EN CUALQUIER DOCUMENTO APORTADO PARA LA EXPEDICION, LOS CUALES FORMAN PARTE INTEGRANTE DE ESTA POLIZA. LA MORSA EN EL PAGO DE LA PRIMA DE LA POLIZA O DE LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN ELLA, PRODUCIRA LA TERMINACION AUTOMATICA DEL CONTRATO Y DARA DERECHO AL ASEGURADOR PARA EXIGIR EL PAGO DE LA PRIMA DEVENGADA Y DE LOS GASTOS CAUSADOS CON OCASIÓN DE LA EXPEDICION DEL CONTRATO DE SEGURO. LAS PARTES ACUERDAN QUE EL PAGO SE DEBERA HACER A MAS TARDAR DENTRO DEL MES SIGUIENTE CONTADO A PARTIR DE LA FECHA DE LA INICIACION DE LA VIGENCIA DE LA POLIZA O, SI FUERE EL CASO, DE LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN ELLA.

LA PRESENTACION DE ESTA POLIZA ANTE EL ASEGURADO, EN MI CALIDAD DE TOMADOR IMPLICA MI ACEPTACION Y AUTORIZACION PARA QUE EN EL EVENTO EN QUE INCUMPLA LAS OBLIGACIONES QUE SE ESTABLECEN EN EL PRESENTE CONTRATO DE SEGURO, MI NOMBRE Y LAS CIRCUNSTANCIAS Y CARACTERISTICAS DE MI INCUMPLIMIENTO, SEAN REPORTADAS A LAS CENTRALES DE DATOS EXISTENTES EN EL PAIS.

LAS CARÁTULAS ENVIADAS VÍA MAIL TIENEN FIRMA AUTORIZADA Y UN CERTIFICADO DIGITAL, CUALQUIER ALTERACION A SU CONTENIDO ACARREARÁ LAS SANCIONES ESTIPULADAS EN LA LEY.

LOS PAGOS EN DOLARES SOLO SE RECIBEN MEDIANTE TRANSFERENCIA ELECTRONICA O CHEQUE.

SOMOS GRANDES CONTRIBUYENTES - I.V.A. - REGIMEN COMUN - AGENTES DE RETENCION, RESPONSABLES DE INDUSTRIA Y COMERCIO EN BOGOTA, D.C.

CODIGO DE ACTIVIDAD CIIU 6601
RES. DIAN NO.310000039290 23/04/2009 Y 310000053171 27/04/2011
NUMERACION AUTORIZADA DEL SEG: 000001 AL 100.000
NUMERACION HABILITADA DE SEG: 033377 AL 100.000

03-05-2011
M4TGKZCG

COMPANIA ASEGURADORA DE FIANZAS S.A. FIRMA AUTORIZADA
DIRECCION PARA NOTIFICACIONES:
Calle 82 N° 11 - 37 Piso 7 - Bogotá, D.C. - Colombia

TOMADOR

SU-FO-01-10

DOCUMENTO FIRMADO DIGITALMENTE

CONFIANZA
NIT 260.970.374.9

**POLIZA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD
CIVIL EXTRA CONTRACTUAL**

POLIZA 31 RO018331
CERTIFICADO 31 RO033489

Página 6

SUCURSAL 31. CENTRO INTERNACIONAL USUARIO TOVARD TIP CERTIFICADO Nuevo

TOMADOR: TRANSPORTES MONTEJO LTDA

DIRECCION: AUTOPISTA NORTE KM 37 VIA TOCANCIPA (CUNDINAMARCA) FECHA EXPEDICION 03-05-2011
E-MAIL: C.C. o NIT: 800035276 9

ASEGURADO: TRANSPORTES MONTEJO LTDA CIUDAD: TOCANCIPA
DIRECCION: AUTOPISTA NORTE KM 37 VIA TOCANCIPA (CUNDINAMARCA) TELEFONO: 8574400
C.C. o NIT: 800035276 9

BENEFICIARIO: TERCIARIOS AFECTADOS CIUDAD: TOCANCIPA TEL. 8574400
C.C. o NIT: 0000001

DIRECCION: CIUDAD: TEL. 1

VALOR ASEGURADO NUEVA 11,123,073,000.00

COMPANIA	%	PRIMA	VALOR ASEGURADO	PRIMA
COASEGURO				

MONEDA	PESOS
PRIMA NETA	68,452,844.00
GAST.EXPED	

- NUMEROS SKO-963 SKO-869 SWM-263 XIE-371 UYU-422 UPP-286 XJA-985 SYU-696 SKP-245 SKP-246 SKP-247 SKP-248
R-249 SKP-250 SKP-251 SKP-252 SKP-253 SKP-254 SKP-255 SKP-256 SKP-264 SKP-265 SKP-270 SKP-271 SKP-272 SKP-273
- COSEGURO
- | NUMERO | COMPANIA | % | PRIMA | VALOR ASEGURADO | PRIMA | | | | | | | | | |
|--------|----------|--------|--------|-----------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| R16351 | R22222 | R25809 | R03492 | R13545 | R16352 | R23955 | R26995 | R05696 | R13614 | R17447 | R24189 | R31372 | | |
| R24127 | R17786 | R24570 | R31373 | R07138 | R14601 | R20503 | R25088 | R32296 | R09015 | R15755 | R20881 | R25806 | R47632 | |
| R24617 | R22216 | R25807 | R47633 | R10660 | R16323 | R22217 | R25808 | R47669 | R11367 | R16332 | R22219 | R46764 | R46765 | |
| R46661 | R10404 | R49760 | R22218 | R46612 | R54452 | T7113 | T7114 | R34022 | T7316 | T7505 | T7511 | T7512 | T7513 | T7721 |
| T7723 | T7724 | T7725 | T7726 | T7727 | T7728 | T7553 | T7554 | T7753 | R59832 | R59868 | R59869 | R59870 | R59891 | R59892 |
| R59992 | R59993 | R59940 | R59941 | R59942 | R59943 | | | | | | | | | |

SE AUTORIZA A LA EMPRESA TRANSPORTES MONTEJO LTDA. MOVILIZAR CARGA CON LAS SIGUIENTES DIMENSIONES:
SE AUTORIZA UNA LONGITUD MÁXIMA HASTA 28.00 METROS Y UNA LONGITUD TOTAL DEL EQUIPO DE TRANSPORTE INCLUYENDO LOS TRAILER MODULARES
PREFERENTE HASTA 4.00 METROS.
SE AUTORIZA UN ANCHO MÁXIMO HASTA CUATRO PUNTO OCHENTA (4,80) METROS.
SE AUTORIZA UNA ALTURA MÁXIMA HASTA CUATRO PUNTO OCHENTA (4,80) METROS, MEDIDA DESDE EL PISO HASTA LA PARTE MÁS ALTA DE LA CARGA
REPLICULO.
EL PESO BRUTO VEHICULAR MÁXIMO AUTORIZADO PARA LA REALIZACIÓN DE ESTE TRANSPORTE ES DE:
MÁS DE 155 TONELADAS;
HASTA 140 TONELADAS;
HASTA 10 TONELADAS;

VERBIZNA SE EXPIDE EN CONSIDERACION A LAS DECLARACIONES HECHAS POR EL TOMADOR
CUALQUIER DOCUMENTO APORTADO PARA LA EXPEDICION, LOS CUALES FORMAN PARTE
INMEJOR DE ESTA POLIZA. LA MORA EN EL PAGO DE LA PRIMA DE LA POLIZA O DE LOS
ANEXOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN EL PAGO DE LA PRIMA O DE LOS
ANEXOS AUTOMATICA DEL CONTRATO Y DARA DERECHO AL ASEGURADOR PARA
RESOLUCION AUTOMATICA DEL CONTRATO Y DARA DERECHO AL ASEGURADOR PARA
EL PAGO DE LA PRIMA DEVENGADA Y DE LOS GASTOS CAUSADOS CON OCASION
DE LA EXPEDICION DEL CONTRATO DE SEGURO. LAS PARTES ACUERDAN QUE EL PAGO
DEBE HACER A MAS TARDAR DENTRO DEL MES SIGUIENTE CONTADO A PARTIR
DE LA FECHA DE LA INICIACION DE LA VIGENCIA DE LA POLIZA O, SI FUERE EL CASO,
DE LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN EL PAGO.

INDICACION DE ESTA POLIZA ANTE EL ASEGURADO, EN MI CALIDAD DE TOMADOR IMPLICA
RECONOCIMIENTO Y AUTORIZACION PARA QUE EN EL EVENTO EN QUE INCUMPLA LAS OBLIGACIONES
ESTIPULADAS EN EL PRESENTE CONTRATO DE SEGURO, MI NOMBRE Y LAS CIRCUNSTANCIAS Y
CONDICIONES DE MI INCUMPLIMIENTO, SEAN REPORTADAS A LAS CENTRALES DE DATOS
NACIONALES DEL PAIS.

NOTAS ENVIADAS VÍA MAIL TIENEN FIRMA AUTORIZADA Y UN CERTIFICADO DIGITAL.
CUALQUIER ALTERACION A SU CONTENIDO ACARREARÁ LAS SANCIONES ESTIPULADAS EN LA LEY.

LOS PAGOS EN DOLARES SOLO SE RECIBEN MEDIANTE TRANSFERENCIA ELECTRONICA O
CHEQUE.

SOMOS GRANDES CONTRIBUYENTES - LVA - REGIMEN COMUN - AGENTES DE RETENCION,
RESPONSABLES DE INDUSTRIA Y COMERCIO EN BOGOTA, D.C.

CODIGO DE ACTIVIDAD CIIU 6601
RES. DIAN NO.31000039290 23/04/2009 Y 310000053171 27/04/2011
NUMERACION AUTORIZADA DEL SEG: 000001 AL 100,000
NUMERACION HABILITADA DE SEG: 033377 AL 100,000

03-05-2011
M4TGKZCG

TOMADOR

COMPANIA ASEGURADORA DE FIANZAS S.A. FIRMA AUTORIZADA
DIRECCION PARA NOTIFICACIONES:
Calle 82 N° 11 - 37 Piso 7 - Bogotá, D.C. - Colombia

DOCUMENTO FIRMADO DIGITALMENTE



CONFIANZA

NIT 960 070 3749

**POLIZA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD
CIVIL EXTRA CONTRACTUAL**

**POLIZA 31 R0018331
CERTIFICADO 31 R0033489**

Página 7

SUCURSAL 31. CENTRO INTERNACIONAL USUARIO TOVARO TIP CERTIFICADO Nuevo

TOMADOR: TRANSPORTES MONTEJO LTDA. FECHA EXPEDICION 03-05-2011

DIRECCION: AUTOPISTA NORTE KM 37 VIA TOCANCIPÁ (CUNDINAMARCA) C.C. o NIT: 800035276 9

E-MAIL: CIUDAD: TOCANCIPA

ASEGURADO: TRANSPORTES MONTEJO LTDA. TELEFONO: 8574400

DIRECCION: AUTOPISTA NORTE KM 37 VIA TOCANCIPÁ (CUNDINAMARCA) C.C. o NIT: 800035276 9

BENEFICIARIO: TERCEROS AFECTADOS CIUDAD: TOCANCIPA TEL. 8574400

DIRECCION: C.C. o NIT: 0000001

CIUDAD: TEL. 1

DESDE	HASTA	ANTERIOR	VALOR ASEGURADO	NUEVA
03-05-2011	03-08-2012		ESTA MODIFICACION	11,123,073,000.00

INTERMEDIARIO	COASEGURO	PRIMA
NOMBRE	COMPANIA	%
HELM CORREDOR DE SEGUROS S. TOTAL		
	PRIMA	VALOR ASEGURADO
	MONEDA	PESOS
	PRIMA NETA	68,452,844.00
	GAST. EXPED	

54 PARA 66 TONELADAS
52 PARA 52 TONELADAS
50 PARA 48 TONELADAS

PARAGRAFO SEGUNDO: EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS AUTORIZA A LA EMPRESA DE TRANSPORTES MONTEJO LTDA, MOVILIZAR CARGA POR LA RUTA BARRANQUILLA - SANTA MARTA - BOSCONIA - LA LOMA - LA JAGUA DE IBIRICO CON LAS SIGUIENTES DIMENSIONES:
 ANCHO: SE AUTORIZA UN ANCHO MÁXIMO HASTA SEIS (6.0) METROS
 ALTO: SE AUTORIZA UNA ALTURA MÁXIMA HASTA CUATRO NOVENTA (4.90) METROS.
 LONGITUD: POSTERIOR SOBRESALIENTE HASTA DE TRES (3.0) METROS.

PARAGRAFO TERCERO: EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS AUTORIZA A LA EMPRESA DE TRANSPORTES MONTEJO LTDA, MOVILIZAR CARGA POR LA RUTA CARTAGENA - CALI DEL VISO - CARMEN DE BOLIVAR - BOSCONIA - AGUACHICA - SAN ALBERTO - BUCARAMANGA - BARBOSA - CHIQUINQUIRA - ZIPAQUIRÁ - BOGOTÁ - CON UN ANCHO DE CINCO (5.0) METROS.

PARAGRAFO CUARTO: LA EMPRESA TRANSPORTES MONTEJO LTDA. ESTÁ AUTORIZADA PARA MOVILIZAR LA CARGA EXTRADIMENSIONADA Y EXTRAPESADA EN EQUIPOS MODULARES, LOS CUALES PODRÁN ACOPLARSE, TANTO EN LO LARGO COMO EN LO ANCHO, A LAS DIMENSIONES DE LA CARGA QUE MOVILIZAN EN CADA VIAJE.

PARAGRAFO QUINTO: AUTORIZASE A LA EMPRESA DE TRANSPORTES MONTEJO LTDA., PARA QUE CUANDO REQUIERA MOVILIZAR CARGA EXTRADIMENSIONADA Y EXTRAPESADA EN EQUIPOS MODULARES, LO PUEDA HACER MEDIANTE LA COMBINACIÓN DE VARIOS MODULARES (PLATAFORMAS DE 2 Ó MÁS EJES Ó LINEAS), PARA FORMAR UN CONJUNTO MODULAR ACORDE CON LA DIMENSIÓN DE LA CARGA A TRANSPORTAR.

ESTA POLIZA SE EXPIDE EN CONSIDERACION A LAS DECLARACIONES HECHAS POR EL TOMADOR EN CUALQUIER DOCUMENTO APORTADO PARA LA EXPEDICION, LOS CUALES FORMAN PARTE INTEGRANTE DE ESTA POLIZA. LA MORA EN EL PAGO DE LA PRIMA DE LA POLIZA O DE LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN EL PAGO DE LA PRIMA O DE LA RENOVACION AUTOMATICA DEL CONTRATO Y DARA DERECHO AL ASEGURADOR PARA REQUERIR EL PAGO DE LA PRIMA DEVENGADA Y DE LOS GASTOS CAUSADOS CON OCASION DE LA EXPEDICION DEL CONTRATO DE SEGURO, LAS PARTES ACUERDAN QUE EL PAGO DE DEBERA HACER A MAS TARDAR DENTRO DEL MES SIGUIENTE CONTADO A PARTIR DE LA FECHA DE LA INICIACION DE LA VIGENCIA DE LA POLIZA O, SI FUERE EL CASO, DE LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN EL PAGO.

LA PRESENTACION DE ESTA POLIZA ANTE EL ASEGURADO, EN MI CALIDAD DE TOMADOR IMPLICA ACEPTACION Y AUTORIZACION PARA QUE EN EL EVENTO EN QUE INCUMPLA LAS OBLIGACIONES QUE ENVIAMOS DEL PRESENTE CONTRATO DE SEGURO, MI NOMBRE Y LAS CIRCUNSTANCIAS Y CARACTERISTICAS DE MI INCUMPLIMIENTO, SEAN REPORTADAS A LAS CENTRALES DE DATOS CREDITARIOS EN EL PAIS.

LOS COMITADOS DE SEGURIDAD QUE TIENEN FIRMA AUTORIZADA Y UN CERTIFICADO DIGITAL, AL FIRMAR EL CONTENIDO DE ESTE DOCUMENTO ACARRAARÁ LAS SANCIONES ESTIPULADAS EN LA LEY.

LOS PAGOS EN DOLARES SOLO SE RECIBEN MEDIANTE TRANSFERENCIA ELECTRONICA O CHEQUE.

SOMOS GRANDES CONTRIBUYENTES - I.V.A. - RÉGIMEN COMÚN - AGENTES DE RETENCIÓN, RESPONSABLES DE INDUSTRIA Y COMERCIO EN BOGOTÁ, D.C.

CODIGO DE ACTIVIDAD CIIU 6601
 RES. DIAN NO.310000039290 23/04/2009 Y 310000053171 27/04/2011
 NUMERACION AUTORIZADA DEL SEG: 000001 AL 100,000
 NUMERACION HABILITADA DE SEG: 033377 AL 100,000

03-05-2011
M4TGKZCG

COMPANIA ASEGURADORA DE FIANZAS S.A. FIRMA AUTORIZADA
 DIRECCION PARA NOTIFICACIONES:
 Calle 82 N° 11 - 37 Piso 7 - Bogotá, D.C. - Colombia

DOCUMENTO FIRMADO DIGITALMENTE

CONFIANZA
NTT 560.070.374.9

POLIZA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL

POLIZA 31 RO018331
CERTIFICADO 31 RO033489

Página 8

SUCURSAL 31. CENTRO INTERNACIONAL	USUARIO TOVARD	TIP CERTIFICADO Nuevo	FECHA EXPEDICION 03-05-2011																										
TOMADOR: TRANSPORTES MONTEJO LTDA			C.C. o NIT: 800035276 9																										
DIRECCION: AUTOPISTA NORTE KM 37 VIA TOCANCIPA (CUNDINAMARCA)		CIUDAD: TOCANCIPA																											
E-MAIL:		TELEFONO: 8574400																											
ASEGURADO: TRANSPORTES MONTEJO LTDA			C.C. o NIT: 800035276 9																										
DIRECCION: AUTOPISTA NORTE KM 37 VIA TOCANCIPA (CUNDINAMARCA)		CIUDAD: TOCANCIPA - TEL. 8574400																											
BENEFICIARIO: TERCEROS AFECTADOS			C.C. o NIT: 0000001																										
DIRECCION:		CIUDAD: TEL. 1																											
<table border="1"> <tr> <th colspan="2">VIGENCIA</th> <th colspan="2">VALOR ASEGURADO</th> </tr> <tr> <td>DESDE 03-05-2011</td> <td>HASTA 03-08-2012</td> <td>ANTERIOR</td> <td>NUEVA</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>ESTA MODIFICACION</td> <td>11,123,073,000.00</td> </tr> </table>		VIGENCIA		VALOR ASEGURADO		DESDE 03-05-2011	HASTA 03-08-2012	ANTERIOR	NUEVA			ESTA MODIFICACION	11,123,073,000.00																
VIGENCIA		VALOR ASEGURADO																											
DESDE 03-05-2011	HASTA 03-08-2012	ANTERIOR	NUEVA																										
		ESTA MODIFICACION	11,123,073,000.00																										
<table border="1"> <tr> <th colspan="2">INTERMEDIARIO</th> <th colspan="2">COASEGURO</th> <th colspan="2">PRIMA</th> </tr> <tr> <td>%</td> <td>NOMBRE</td> <td>%</td> <td>PRIMA</td> <td>MONEDA</td> <td>PESOS</td> </tr> <tr> <td>100</td> <td>HELM CORREDOR DE SEGUROS S. TOTAL</td> <td></td> <td></td> <td>PRIMA NETA</td> <td>68,452,844.00</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>GAST.EXPED</td> <td></td> </tr> </table>		INTERMEDIARIO		COASEGURO		PRIMA		%	NOMBRE	%	PRIMA	MONEDA	PESOS	100	HELM CORREDOR DE SEGUROS S. TOTAL			PRIMA NETA	68,452,844.00					GAST.EXPED		VALOR ASEGURADO			
INTERMEDIARIO		COASEGURO		PRIMA																									
%	NOMBRE	%	PRIMA	MONEDA	PESOS																								
100	HELM CORREDOR DE SEGUROS S. TOTAL			PRIMA NETA	68,452,844.00																								
				GAST.EXPED																									

PARAGRAFO SEXTO: CUANDO EL TRANSPORTE SE EJECUTE ESPECIFICAMENTE CON EQUIPOS MODULARES, LA PLACA QUE SOPORTA EL TRANSPORTE ES ÚNICAMENTE LA DEL TRACTO CAMIÓN O CABEZOTE, TENIENDO EN CUENTA QUE LA CONFIGURACIÓN DEL CONJUNTO MODULAR VARÍA PARA CADA TRANSPORTE EN ESPECIAL SEGÚN EL PESO DE LA CARGA TRANSPORTADA.

PARAGRAFO SÉPTIMO: CUANDO LA EMPRESA DE TRANSPORTES MONTEJO LTDA., MOVILICE CARGA EXTRAPESADA DEBERÁ UTILIZAR EQUIPOS CUYO NÚMERO DE EJES DEBEN SER SUFICIENTES PARA SOPORTAR EL PESO DE LA CARGA DEBIDAMENTE DISTRIBUIDA EN LA PLATAFORMA, DE TAL MANERA QUE EL PESO POR EJE SEA INFERIOR AL MÁXIMO PERMITIDO EN LA RESOLUCIÓN NO. 4100 DEL 2004 EXPEDIDA POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTE.

NOTA 1: EL AMPARO DE VEHÍCULOS PROPIOS Y NO PROPIOS OPERA EN EXCESO DE POLIZA DE AUTOMOVILES CONTRATADA O NO CON LIMITES MINIMOS EN RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL DE \$150.000.000/150.000.000/300.000.000

NOTA 2: LOS AMPAROS DE CONTRATISTAS/SUBCONTRATISTAS Y DE RC CRUZADA OPERAN EN EXCESO DE LA PROPIA POLIZA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL CONTRATADA O NO, DE CADA CONTRATISTA Y SUBCONTRATISTA CON UN LIMITE MINIMO POR EVENTO DE \$50.000.000, Y ESTOS AMPAROS APLICAN SIEMPRE QUE DICHOS CONTRATISTAS SEAN SOLIDARIAMENTE RESPONSABLES CON EL OBJETO AMPARADO BAJO LA PRESENTE POLIZA.

ASEGURADO ADICIONAL: INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO NIT. 830.125.996-9

CONDICIONES:
EL TOMADOR/ASEGURADO GARANTIZA EL CUMPLIMIENTO DE TODAS LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD Y/O LAS DISPOSICIONES LEGALES VIGENTES IMPUESTAS POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTE, EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS Y/O POR AUTORIDAD COMPETENTE.
SUJETO A REVISIÓN ANUAL DE LOS VEHÍCULOS TRANSPORTADORES
CLÁUSULA DE COOPERACIÓN DE RECLAMOS. AJUSTADOR A SER NOMBRADO POR LA COMPAÑÍA

ESTA POLIZA SE EXPIDE EN CONSIDERACION A LAS DECLARACIONES HECHAS POR EL TOMADOR EN CUALQUIER DOCUMENTO APORTADO PARA LA EXPEDICION, LOS CUALES FORMAN PARTE INTEGRANTE DE ESTA POLIZA. LA MORA EN EL PAGO DE LA PRIMA DE LA POLIZA O DE LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN ELLA, PRODUCIRA LA TERMINACION AUTOMATICA DEL CONTRATO Y DARA DERECHO AL ASEGURADOR PARA EXIGIR EL PAGO DE LA PRIMA DEVENGADA Y DE LOS GASTOS CAUSADOS CON OCAISION DE LA EXPEDICION DEL CONTRATO DE SEGURO. LAS PARTES ACUERDAN QUE EL PAGO SE DEBERA HACER A MAS TARDAR DENTRO DEL MES SIGUIENTE CONTADO A PARTIR DE LA FECHA DE LA INICIACION DE LA VIGENCIA DE LA POLIZA O, SI FUERE EL CASO, DE LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN ELLA.

LA PRESENTACION DE ESTA POLIZA ANTE EL ASEGURADO, EN MI CALIDAD DE TOMADOR, IMPLICA LA ACEPTACION Y AUTORIZACION PARA QUE EN EL EVENTO EN QUE INCUMPLA LAS OBLIGACIONES QUE EMANAN DEL PRESENTE CONTRATO DE SEGURO, MI NOMBRE Y LAS CIRCUNSTANCIAS Y CARACTERISTICAS DE MI INCUMPLIMIENTO, SEAN REPORTADAS A LAS CENTRALES DE DATOS EXISTENTES EN EL PAIS.

LAS EMBAJULAS EMBAJADAS VIA MAIL TIENEN FIRMA AUTORIZADA Y UN CERTIFICADO DIGITAL. CUALQUIER ATENCION A SU CONTENIDO ACARREARA LAS SANCIONES ESTIPULADAS EN LA LEY.

LOS PAGOS EN DOLARES SOLO SE RECIBEN MEDIANTE TRANSFERENCIA ELECTRONICA O CHEQUE.

SOMOS GRANDES CONTRIBUYENTES - I.V.A. - REGIMEN COMUN - AGENTES DE RETENCIÓN, RESPONSABLES DE INDUSTRIA Y COMERCIO EN BOGOTA, D.C.

CODIGO DE ACTIVIDAD CIIU 6601

RES. DIAN NO.310000039290 23/04/2009 Y 310000053171 27/04/2011

NUMERACION AUTORIZADA DEL SEG: 000001 AL 100.000

NUMERACION HABILITADA DE SEG: 033377 AL 100.000

03-05-2011

M4TGKZCG

COMPANIA ASEGURADORA DE FIANZAS S.A. FIRMA AUTORIZADA
DIRECCION PARA NOTIFICACIONES:
Calle 82 N° 11 - 37 Piso 7 - Bogotá, D.C. - Colombia

TOMADOR

DOCUMENTO FIRMADO DIGITALMENTE



POLIZA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL

**POLIZA 31 R0018331
CERTIFICADO 31 R0033489**

Página 9

SUCURSAL 31. CENTRO INTERNACIONAL	USUARIO TOVARD	TIP CERTIFICADO Nuevo	FECHA EXPEDICION 03-05-2011
TOMADOR: TRANSPORTES MONTEJO LTDA		C.C. o NIT: 800035276	9
DIRECCION: AUTOPISTA NORTE KM 37 VIA TOCANCIPÁ (CUNDINAMARCA)		CIUDAD: TOCANCIPA	
E-MAIL:		TELEFONO: 8574400	
ASEGURADO: TRANSPORTES MONTEJO LTDA		C.C. o NIT: 800035276	9
DIRECCION: AUTOPISTA NORTE KM 37 VIA TOCANCIPÁ (CUNDINAMARCA)		CIUDAD: TOCANCIPA	TEL. 8574400
BENEFICIARIO: TERCEROS AFECTADOS		C.C. o NIT: 0000001	
DIRECCION:		CIUDAD:	TEL. 1
VIGENCIA		VALOR ASEGURADO	
DESDE 03-05-2011	HASTA 03-08-2012	ANTERIOR	ESTA MODIFICACION NUEVA 11,123,073,000.00
INTERMEDIARIO		COASEGURO	
% SHPT 100	NOMBRE HELM CORREDOR DE SEGUROS S. TOTAL	COMPANIA	% PRIMA VALOR ASEGURADO
		PRIMA	
		MONEDA	PESOS
		PRIMA NETA	68,452,844.00
		GAST.EXPED	

EXCLUSIONES:
 DAÑOS A LOS PROPIOS VEHICULOS TRANSPORTADORES Y/O A LA MERCANCIA TRANSPORTADA,
 DAÑOS OCASIONADOS POR CONDUCTORES QUE NO TENGAN SU LICENCIA DE CONDUCCION VIGENTE O QUE ACTUEN BAJO LA INFLUENCIA DEL ALCOHOL O DE DROGAS
 DAÑOS OCASIONADOS POR VIOLACION DE DISPOSICIONES LEGALES VIGENTES
 DAÑOS FINANCIEROS PUROS / SANCIONES PECUNIARIAS / DAÑOS PUNITIVOS / MULTAS IMPUESTAS POR LA AUTORIDAD
 RC PROVENIENTE DE DAÑOS CAUSADOS POR HUNDIMIENTO DE TERRENOS / DESLIZAMIENTO DE TIERRAS
 CONTAMINACION PAULATINA, RADIOACTIVA O REACCIONES NUCLEARES
 DAÑOS CAUSADOS AL MEDIO AMBIENTE
 RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL
 GARANTIAS DE CALIDAD EN LA PRESTACION DE LOS SERVICIOS
 PERDIDAS CONSECUCIONALES QUE NO PROVENGAN DE UN DAÑO MATERIAL O LESION CORPORAL
 PERDIDA DE MERCADOS
 RESPONSABILIDAD CIVIL PROFESIONAL DE CUALQUIER NATURALEZA
 ACTOS MAL INTENCIONADOS DE TERCEROS, SABOTAJE Y TERRORISMO
 GUERRA CIVIL O INTERNACIONAL
 DAÑOS ATRIBUIBLES A TRANSPORTES MONTEJO LTDA Y DERIVADOS DE FALLAS EN EL SUMINISTRO DE SERVICIOS PUBLICOS (AGUA, ELECTRICIDAD, GAS, TELÉFONOS)
 RESPONSABILIDAD CIVIL POR OPERACIONES REALIZADAS EN PUERTOS Y/O AEROPUERTOS
 RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DEL TRANSPORTE DE Y/O DEL MANEJO DE MERCANCIA PELIGROSA INFLAMABLE Y/O TOXICA
 DOLO / DAÑOS MORALES / CASO FORTUITO / FUERZA MAYOR / CULPA GRAVE E INEXCUSABLE DE LA VÍCTIMA
 HURTO / HURTO CALIFICADO / DESAPARICIONES MISTERIOSAS
 BIENES BAJO CUIDADO, TENENCIA Y CONTROL

<p>ESTA POLIZA SE EXPIDE EN CONSIDERACION A LAS DECLARACIONES HECHAS POR EL TOMADOR EN CUALQUIER DOCUMENTO APORTADO PARA LA EXPEDICION, LOS CUALES FORMAN PARTE INTEGRANTE DE ESTA POLIZA. LA MORA EN EL PAGO DE LA PRIMA DE LA POLIZA O DE LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN ELLA, PRODUCIRA LA TERMINACION AUTOMÁTICA DEL CONTRATO Y DARA DERECHO AL ASEGURADOR PARA EXIGIR EL PAGO DE LA PRIMA DEVENGADA Y DE LOS GASTOS CAUSADOS CON OCAISION DE LA EXPEDICION DEL CONTRATO DE SEGURO. LAS PARTES ACUERDAN QUE EL PAGO SE DEBERA HACER A MAS TARDAR DENTRO DEL MES SIGUIENTE CONTADO A PARTIR DE LA FECHA DE LA INICIACION DE LA VIGENCIA DE LA POLIZA O, SI FUERE EL CASO, DE LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN ELLA.</p> <p>LA PRESENTACION DE ESTA POLIZA ANTE EL ASEGURADO, EN MI CALIDAD DE TOMADOR IMPLICA MI ACEPTACION Y AUTORIZACION PARA QUE EN EL EVENTO EN QUE INCUMPLA LAS OBLIGACIONES QUE EMANAN DEL PRESENTE CONTRATO DE SEGURO, MI NOMBRE Y LAS CIRCUNSTANCIAS Y CARACTERISTICAS DE MI INCUMPLIMIENTO, SEAN REPORTADAS A LAS CENTRALES DE DATOS EXISTENTES EN EL PAIS.</p> <p>LAS CARÁTULAS ENVIADAS VIA MAIL TIENEN FIRMA AUTORIZADA Y UN CERTIFICADO DIGITAL, CUALQUIER ALTERACION A SU CONTENIDO ACARREARÁ LAS SANCIONES ESTIPULADAS EN LA LEY.</p>	<p>LOS PAGOS EN DOLARES SOLO SE RECIBEN MEDIANTE TRANSFERENCIA ELECTRONICA O CHEQUE.</p> <p>SOMOS GRANDES CONTRIBUYENTES - I.V.A. - REGIMEN COMUN - AGENTES DE RETENCION, RESPONSABLES DE INDUSTRIA Y COMERCIO EN BOGOTA, D.C.</p> <p>CODIGO DE ACTIVIDAD CIIU 6601 RES. DIAN NO.310000039290 23/04/2009 Y 310000053171 27/04/2011 NUMERACION AUTORIZADA DEL SEG: 000001 AL 100.000 NUMERACION HABILITADA DE SEG: 033377 AL 100.000</p>
<p>TOMADOR</p> <p>SU-FO-01-1.0</p>	<p><i>[Firma Autorizada]</i></p> <p>03-05-2011 M4TGKZCG</p> <p>COMPANIA ASEGURADORA DE FIANZAS S.A. FIRMA AUTORIZADA DIRECCION PARA NOTIFICACIONES: Calle 82 N° 11 - 37 Piso 7 - Bogotá, D.C. - Colombia</p>

DOCUMENTO FIRMADO DIGITALMENTE

**ANEXO NO. 3 EVALUACIÓN DOCUMENTAL A SOLICITUD DE PERMISO CARGA
EXTRADIMENSIONADA Y/O EXTRAPESADA**

<u>DATOS DEL PETICIONARIO</u>	
Nombre del Peticionario:	_____
C.C. o NIT:	_____
Dirección:	_____
Teléfono Fijo:	_____
Email:	mailto:acosta.ingetrans@hotmail.com _____
Ciudad:	_____

DOCUMENTACIÓN APORTADA POR EL PETICIONARIO:

DESCRIPCION	SI	FECHA	NO	OBSERVACIONES
<p>1. <u>SOLICITUD:</u> documento en el que el interesado en transportar la carga deberá manifestar su intención, describiendo la misma con generalidades, y vehículos para su transporte. Se deben tener en cuenta los parámetros estipulados en el artículo 6. de la Resolución 004959 de 2006</p>				
<p>2. <u>Certificado de Cámara de Comercio.</u> Certificación sobre la existencia y representación legal de la empresa solicitante del transporte, con fecha de expedición no mayor a 45 días hábiles respecto de su radicación</p>				
<p>3. <u>Resolución del Ministerio de Transporte</u> Por medio de la cual otorga la habilitación como Empresa de Transporte. Se exceptúa este requisito cuando el transporte sea realizado en vehículos particulares de la empresa dueña de la carga..</p>				
<p>4. <u>Plan de Seguridad Vial y Manejo de Transito:</u> Estudio elaborado por un ingeniero en Transporte y Vías o Ingeniero Civil con matricula profesional, no mayor a 3 meses siguiendo la metodología y parámetros determinados por el Ministerio de Transporte o por la autoridad competente.</p>				

<p><u>5. Relación de vehículos, equipos modulares, semirremolques o remolques del equipo de transporte destinado a la prestación del servicio.</u></p> <p>Debe indicar sus características, placas, dimensiones, número de ejes, número de llantas, homologaciones y demás información pertinente.</p>			
<p><u>6. Copia de los siguientes documentos correspondientes a cada vehículo de carga que se registre para el transporte:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Catálogo o copia del plano del vehículo. ✓ Licencia de tránsito ✓ Seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) vigente como mínimo hasta la fecha límite del permiso ✓ Tarjeta de Registro Nacional de Remolques, Semirremolques, Multimodulares y Similares (en los casos en que aplique). 			
<p><u>7. Certificado de departamento de ingeniería o seguridad vial.</u></p> <p>Demostrar que posee un Departamento de Ingeniería y Seguridad Vial con capacidad técnica que permita evaluar, diagnosticar y garantizar el manejo seguro y ambiental de las cargas, con el fin de proteger la infraestructura vial y garantizar la movilidad segura por las vías por las cuales se va a transitar, para lo cual deberá anexar el organigrama de la empresa, la parte pertinente del manual de funciones y los cargos y nombres de los profesionales de dicho Departamento habilitados para ejercer dichas funciones de conformidad con las leyes vigentes, lo cual podrá ser verificado en cualquier momento por la autoridad que otorgue el permiso</p>			
<p><u>8. Certificación de equipo especializado</u></p> <p>a) Demostrar que a cualquier título dispone, como mínimo, del siguiente equipo especializado, personal técnico y auxiliar:</p> <p>Equipos modulares (plataformas hidráulicas). Un (1) tracto camión.</p> <p>Equipos accesorios tales como: vehículos acompañantes (escoltas), equipo de luces, equipo de emergencia, prevención (con mínimo linternas, banderas y paletas cumpliendo especificaciones del manual de Señalización Vial), y sistemas de</p>			

<p>comunicación de dos vías, que garanticen la seguridad vial en la operación. Los equipos accesorios se exceptúan cuando el grupo acompañante para el tránsito y la seguridad vial sea contratado con una empresa privada que dentro de sus objetivos se encuentre la prestación de servicios de asesoría y consultoría en materia de transporte y su infraestructura o la prestación de servicios de seguridad vial, caso en el cual estos requisitos los debe cumplir esta última empresa.</p> <p>Personal técnico y auxiliar acompañante (señaleros y orientadores del tránsito), con las características contempladas en el literal a) del artículo 16º, quienes deberán portar durante todo el recorrido además de lo establecido en el Código Nacional de Tránsito, elementos de seguridad vial como chalecos reflectivos, paletas, banderas y linternas cumpliendo las especificaciones del Manual de Señalización Vial. Se exceptúan cuando el grupo acompañante para el tránsito y la seguridad vial sea contratado con una empresa privada de las características contempladas en el inciso anterior, caso en el cual estos requisitos los debe cumplir esta última empresa</p>			
<p><u>9. Póliza de garantía, de responsabilidad civil extracontractual</u></p> <p>Debe estar constituida por el valor que determine el INVIAS con una vigencia igual al tiempo del permiso y tres (3) meses más.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ El original de la Póliza de Garantía debe presentarlo al INVIAS para su aprobación, junto con el recibo de pago total de la prima. 			<p>Debe estar constituida por el valor que determine la autoridad competente en salarios mínimos mensuales legales vigentes, (s.m.m.l.v.), a favor del Instituto Nacional de Vías o el Instituto Nacional de Concesiones, del departamento, distrito, municipio y de terceros, para responder por el pago de daños o perjuicios que se ocasionen a la vía o a las estructuras de la misma o a terceros, por razón u ocasión del permiso concedido o por la interrupción del tránsito o por la inadecuada operación, expedida por una compañía aseguradora reconocida por la Superintendencia Bancaria. Una vez por parte del interesado, la dependencia u oficina correspondiente la revisará, en caso de no existir requerimientos, la aprobará. La garantía deberá otorgarse por el valor determinado en el literal f) del artículo 10º de la resolución 004959 de 2006 y con una vigencia igual al tiempo del permiso y tres (3) meses más.</p>
<p>OBSERVACIONES GENERALES :</p>			